



Comune di
Milano

DIREZIONE MOBILITÀ, AMBIENTE E ENERGIA
AREA AMBIENTE ED ENERGIA

Comune di Milano
UFF. GESTIONE VAS E
TERRITORIO
PG 0301544 / 2018
Del 06/07/2018 11:40:15
Rep. DD2G4 000045 / 2018
ORIGINALE
A: UFF. GESTIONE VAS E

Milano,

**AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ - PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ
SOSTENIBILE
DEL COMUNE DI MILANO (PUMS)**

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
PARERE MOTIVATO FINALE**

**L'AUTORITÀ COMPETENTE
D'INTESA CON L'AUTORITÀ PROCEDENTE**

Allegato alla proposta
CC
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Fabrizio Dall'Acqua)

Al verbale del D.P.R. 28-12-2000, n° 445 e successive
modifiche, atteso che il presente documento, con-
posto da n. 448
all'originale, qui depositato
fasciata, è copia conforme
Milano, 28 SET. 2018

PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONI
LA MOBILITÀ
ING. STEFANO RIAZZOLA

Richiamati:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente;
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152 e successive modifiche, in particolare il Titolo I, avente ad oggetto: "Principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la valutazione d'incidenza e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA)" e il Titolo II, avente ad oggetto: "La Valutazione Ambientale Strategica";
- la Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 e successive modifiche, avente ad oggetto "Legge per il governo del territorio" ed in particolare l'art. 4 "Valutazione ambientale dei piani", legge con la quale la Regione Lombardia già dava attuazione alla citata Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001;
- la Deliberazione del Consiglio Regionale Lombardia n. 8/351 del 13 marzo 2007, che ha approvato gli "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi", in attuazione dell'art. 4, comma 1, della Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 e successive modifiche;
- la Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 8/6420 del 27 dicembre 2007, che ha approvato la "Determinazione della procedura di Valutazione Ambientale di piani e programmi - VAS", come modificata dalla Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 8/10971 del 30 dicembre 2009 ed entrambe, successivamente, modificate ed integrate dalla Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 9/761 del 10 novembre 2010;
- l'Allegato 1 alla citata Deliberazione della Giunta Regionale del 10 novembre 2010 n. 9/761;
- la Determinazione del Direttore Generale del Comune di Milano n. 61 del 27 ottobre 2011, che ha attribuito al Settore Politiche Ambientali (oggi Area Ambiente ed Energia) le competenze per la gestione delle procedure comunali di Valutazione Ambientale Strategica, in qualità di Autorità Competente;

P.za Duomo, 21 - 20121 Milano
PEC: attuazionepoliticheambiente@cert.comune.milano
www.comune.milano.it



AREA PIANIFICAZIONE e
PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ
Allegato alla proposta di Deliberazione di
Consiglio Comunale n. 3644/2018
Composto da n. 224 fogli
Il Direttore dell'Area
Ing. Stefano Riazola
Allegato 5

- l'art. 107 del Decreto Legislativo del 18 agosto 2000 n. 267;
- l'art. 71 del vigente Statuto del Comune di Milano.

Dato atto che:

1. con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 30 del 19 marzo 2001, è stato approvato il Piano Urbano della Mobilità per la città di Milano;
2. con provvedimento del Commissario per l'Emergenza Traffico e della mobilità nella Città di Milano n. 600 del 22 maggio 2006, ad oggetto "*Adozione della variante del Piano Urbano della mobilità 2001-2010*" è stata approvata la variante e l'aggiornamento del piano Urbano della Mobilità;
3. con Determinazione Dirigenziale del Settore Pianificazione Mobilità Trasporti e Ambiente n. 16 del 20 maggio 2010 è stato dato avvio al procedimento di VAS relativa al PUM di Milano 2010-2020;
4. con Deliberazione di Giunta Comunale n. 2342 del 9 novembre 2012, ad oggetto "*Approvazione delle nuove linee di indirizzo per il riavvio del procedimento di aggiornamento del Piano Urbano della mobilità (PUM) e riavvio della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS)*", sono state approvate le nuove linee di indirizzo per il riavvio del procedimento di aggiornamento del Piano Urbano della mobilità PUM ed è stato dato mandato al Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico di riavviare, a seguito delle nuove linee di indirizzo, il procedimento del Piano e la relativa Valutazione Ambientale Strategica;
5. con Determinazione Dirigenziale n. 33 del 2 maggio 2013 il Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità in qualità di Autorità Procedente e in attuazione della succitata Deliberazione, ha provveduto quindi a:
 - a. chiudere il procedimento di VAS, avviato con Determinazione Dirigenziale n. 16 del 20 maggio 2010, in quanto i contenuti di tale Determinazione non risultavano più adeguati agli indirizzi dell'Amministrazione comunale in tema di mobilità, rendendo inefficaci, di conseguenza, gli atti discendenti;
 - b. avviare contestualmente un nuovo procedimento di aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità (PUM), denominato "*Piano Urbano della Mobilità – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)*", ed il relativo nuovo procedimento di VAS, a seguito delle nuove linee di indirizzo fornite con Deliberazione di Giunta comunale n. 2342 del 9 novembre 2012;
 - c. individuare nel Direttore del Settore Politiche Ambientali (oggi Area Ambiente ed Energia) l'Autorità Competente per la procedura di VAS.
6. il relativo avviso di avvio del procedimento succitato è stato pubblicato all'Albo pretorio del Comune di Milano dal 3 maggio 2013 al 18 maggio 2013, sul sito web del Comune di Milano e sul sito web regionale (SIVAS);
7. con Determinazione Dirigenziale n. 35 del 7 maggio 2013 il Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità d'intesa con il Settore Politiche Ambientali, con riferimento al procedimento di VAS ha individuato:
 - 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 soggetti del pubblico interessati all'iter decisionale;

ha altresì definito:

- le modalità di convocazione della Conferenza di Valutazione;
 - le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, nonché di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni.
8. in data 26 giugno 2013, al fine di consentire la presentazione di osservazioni, pareri e contributi e ai fini della prima Conferenza di Valutazione, sono stati messi a disposizione, tramite pubblicazione sul sito web regionale (SIVAS) e sul sito web comunale, nonché, mediante deposito in libera visione – a far data dal 26 giugno 2013 al 9 settembre 2013 – presso gli Uffici comunali, il Documento di Scoping, unitamente al Documento di Indirizzo Metodologico per lo Sviluppo del Piano, relativi alla procedura di VAS. Di tale deposito è stata data comunicazione, attraverso posta elettronica certificata, a tutti i soggetti interessati;
 9. in data 3 luglio 2013, nell'ambito delle iniziative volte all'informazione e partecipazione del pubblico, si è svolto il primo Forum pubblico, che ha dato avvio al percorso di elaborazione e condivisione del Piano. Di tale Forum sono stati informati la cittadinanza ed ogni altro soggetto interessato, attraverso comunicato stampa apparso sul sito web del Comune di Milano;
 10. in data 9 luglio 2013, si è svolta la prima Conferenza di Valutazione, il cui verbale è allegato, quale parte integrante e sostanziale, al Parere Motivato rilasciato nel contesto della procedura di VAS in data 4 agosto 2015, in atti PG n. 436020 pari data. Tale Conferenza è stata convocata mediante posta elettronica certificata inviata a tutti i soggetti interessati;
 11. in data 24 febbraio 2015, al fine di consentire la presentazione di osservazioni, pareri e contributi e ai fini della Conferenza di Valutazione finale, sono stati messi a disposizione, tramite pubblicazione sul sito web regionale (SIVAS) e sul sito web comunale, nonché, mediante deposito in libera visione – a far data dal 24 febbraio 2015 al 27 aprile 2015, termine successivamente prorogato al 7 maggio 2015 – presso gli Uffici comunali, il Rapporto Ambientale, la Sintesi non Tecnica e la Proposta di Documento di Piano. Di tale deposito è stata data notizia alla cittadinanza attraverso comunicazione sul sito web comunale e a tutti i soggetti interessati mediante posta elettronica certificata;
 12. in data 25 marzo 2015, si è svolta la Conferenza di Valutazione finale, il cui verbale è allegato, quale parte integrante e sostanziale, al Parere Motivato rilasciato nel contesto della procedura di VAS in data 4 agosto 2015, in atti PG n. 436020 pari data. Tale Conferenza è stata convocata mediante posta elettronica certificata inviata a tutti i soggetti interessati;
 13. in data 30 marzo 2015, nell'ambito delle iniziative volte all'informazione e partecipazione del pubblico, si è svolto il Forum pubblico, il cui verbale è allegato, quale parte integrante e sostanziale, al Parere Motivato rilasciato nel contesto della procedura di VAS in data 4 agosto 2015, in atti PG n. 436020 pari data. Di tale Forum sono stati informati la cittadinanza ed ogni altro soggetto interessato, attraverso comunicato stampa apparso sul sito web del Comune di Milano;
 14. entro il termine ultimo previsto, sono pervenuti i contributi e le osservazioni, di cui al documento ad oggetto "*Esame dei contributi e delle osservazioni pervenute – controdeduzioni e prescrizioni*", allegato, quale parte integrante e sostanziale, al Parere Motivato rilasciato nel contesto della procedura di VAS in data 4 agosto 2015, in atti PG n. 436020 pari data;

15. in data 4 agosto 2015, in atti PG n. 436020 pari data, l'Autorità Competente d'intesa con l'Autorità Procedente ha emesso, ai sensi dell' art. 11, comma 2, lettera c), e dell'art. 15, comma 1, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, così come da ultimo modificato dal Decreto Legislativo del 29 giugno 2010 n. 128, e dell'art. 4, comma 3 *quater*, lettera c), della Legge Regionale Lombardia 11 marzo 2005 n. 12, così come modificata dalla Legge Regionale n. 3 del 21 febbraio 2011, parere favorevole circa la compatibilità ambientale della Proposta di PUMS, a condizione che venissero recepite le previsioni ed indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale e nella Sintesi non Tecnica, nonché ottemperate le prescrizioni contenute nel documento denominato "*Esame dei contributi e delle osservazioni pervenute – controdeduzioni e prescrizioni*", allegato al Parere Motivato;
16. in data 8 giugno 2017, l'Amministrazione comunale, con Deliberazione della Giunta n. 13, ha adottato l'Aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune di Milano, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, come revisionati alla luce delle prescrizioni contenute nel Parere Motivato del 4 agosto 2015, in atti PG n. 436020 pari data;
17. in data 8 agosto 2017, al fine di consentire la presentazione di osservazioni, pareri e contributi, sono stati messi a disposizione gli atti relativi all'Aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), tramite pubblicazione sul sito web del Comune di Milano, nonché mediante deposito in libera visione presso la sede dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità, a far data dall'8 agosto 2017 al 7 settembre 2017, scadenza prorogata al 09 ottobre 2017. Di tale pubblicazione è stata data comunicazione alla cittadinanza attraverso il sito web comunale e mediante avviso all'Albo Pretorio comunale, come da documentazione agli atti dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità;
18. all'Amministrazione Comunale sono pervenute complessivamente 150 osservazioni trasmesse da privati cittadini, associazioni, altri Enti, Settori Comunali e Municipi, di cui:
 - a. entro il termine ultimo di ricezione (fissato alle ore 12:00 del giorno 09.10.2017) 126 osservazioni;
 - b. Sono altresì pervenute, oltre il suddetto termine delle ore 12.00 del 09.10.2017, ulteriori 24 osservazioni, di cui 20 in un orario compreso tra le 12:00 e le ore 13:00, che vengono comunque considerate inviate entro il termine indicato, in quanto si sono verificati problemi tecnici nella posta elettronica per sovraccarico in ricezione, mentre 4 sono pervenute anche oltre tale orario, ma comunque entro il giorno successivo. Oltre tale data non sono pervenute ulteriori osservazioni.
19. tutte le 150 osservazioni di cui al p.to 18, depositate in atti presso l'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità della Direzione Mobilità Ambiente Energia, sono state analizzate e controdedotte; le stesse sono state suddivise in singoli contributi in base agli specifici temi trattati nelle singole parti dell'osservazione;
20. le suddette osservazioni sono elencate nel documento denominato "*Elenco delle osservazioni pervenute e rilevanza ai fini VAS*" allegato al presente Parere (Allegato A), nel quale si dà evidenza delle osservazioni che contengono contributi su temi o aspetti inerenti alla VAS, integralmente riportate nel documento denominato "*Osservazioni pervenute rilevanti ai fini VAS*", allegato al presente Parere (Allegato B);
21. le medesime osservazioni sono state analizzate e controdedotte contestualmente dall'Autorità Procedente, in riferimento ai contenuti trasportistici del Piano; dell'esito di tale analisi e controdeduzione si dà riscontro nella proposta di deliberazione per l'approvazione del Piano;

22. i contributi su temi o aspetti inerenti alla VAS, relativi alle osservazioni di cui all'Allegato B, sono stati valutati nonché controdedotti puntualmente; l'esito di tale valutazione e controdeduzione è riportato nel documento denominato "*Controdeduzioni alle Osservazioni pervenute rilevanti ai fini VAS*", allegato al presente Parere (Allegato C);

Valutato altresì che

1. il recepimento di contributi, che riguardano modifiche o integrazioni di interventi contenuti nello scenario di piano, non comporta effetti significativi sulle considerazioni contenute nel Rapporto Ambientale, in quanto non determina variazioni allo scenario di valutazione complessiva considerato nel Rapporto Ambientale;
2. le nuove previsioni conseguenti al recepimento dei contributi di cui al p.to 1, così come approvate dal Consiglio Comunale, saranno comunque valutate puntualmente in sede di monitoraggio, a valle di una programmazione progettuale e temporale più dettagliata degli interventi;

Per tutto quanto esposto

DECRETA

1. di confermare, ai sensi dell'art. 11, comma 2, lettera c), e dell'art. 15, comma 1, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, così come da ultimo modificato dal Decreto Legislativo del 29 giugno 2010 n. 128, e dell'art. 4, comma 3 *quater*, lettera c), della Legge Regionale Lombardia 11 marzo 2005 n. 12, così come modificata dalla Legge Regionale n. 3 del 21 febbraio 2011, parere favorevole circa la compatibilità ambientale dell'Aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), a condizione che:
 - a. vengano recepite le indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale e nella Sintesi non Tecnica;
 - b. vengano recepite le prescrizioni contenute nel documento allegato al presente Parere Motivato Finale denominato "*Controdeduzioni alle Osservazioni pervenute rilevanti ai fini VAS*" (Allegato C);
2. di avviare le attività di monitoraggio, di cui al cap. 9 del Rapporto Ambientale entro 18 mesi dalla data di approvazione dell'Aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
3. di ricomprendere nelle attività di monitoraggio di cui al p.to 2, il monitoraggio previsto dalla procedura di VAS relativa all'Aggiornamento del Programma Generale del Traffico Urbano del Comune dei Milano (PGTU);



4. di prevedere, nell'ambito delle attività di monitoraggio di cui al p.to 2 l'eventuale rimodulazione degli indicatori di monitoraggio previsti nel Rapporto Ambientale, a seguito di:
- coordinamento/accorpamento delle attività di monitoraggio dell'Aggiornamento del Programma Generale del Traffico Urbano del Comune dei Milano (PGTU), previsto dalla relativa procedura di VAS;
 - sopravvenute norme di settore;
 - aggiornamenti del Piano in relazione alla sua attuazione tali da non determinare una revisione generale del Piano o da richiedere l'attivazione di una nuova procedura VAS in relazione a effetti significativi sulle valutazioni ambientali;

DISPONE

- che l'Autorità Procedente provveda a comunicare il presente parere ai soggetti competenti in materia ambientale, agli enti territorialmente interessati ed ai soggetti funzionalmente interessati, individuati con Determinazione Dirigenziale n. 35 del 7 maggio 2013 del Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità (oggi dell'area Pianificazione e Programmazione Mobilità);
- che l'Autorità Procedente provveda alla divulgazione del presente parere per mezzo di pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e della Regione Lombardia, nonché all'Albo Pretorio del Comune di Milano.

IL DIRETTORE DELL'AREA AMBIENTE E ENERGIA
AUTORITÀ COMPETENTE VAS
Giuseppina SORDI

VISTO D'INTESA

IL DIRETTORE DELL'AREA
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ
AUTORITÀ PROCEDENTE VAS
Stefano RIAZZOLA

Allegato A - "Elenco delle osservazioni pervenute e rilevanza ai fini VAS"

n.	Prot.	Data protocollo	Data ricezione osservazione	Data osservazione	Soggetto	Osservazione che contiene contributi rilevanti ai fini VAS
1	448276/2017	06/10/2017	09/08/2017 15:27	09/08/2017 15:08	Alberto Catapano	
2	448282/2017	06/10/2017	16/08/2017 15:40	14/08/2017 13:16	Stefano Pezzoli	
3	460702/2017	12/10/2017	23/08/2017 9:25	23/08/2017	Marco Capodiecici	
4	448288/2017	06/10/2017	23/08/2017 10:34	23/08/2017 09:57	Diego Pogliani	
5	448293/2017	06/10/2017	24/08/2017 13:03	24/08/2017 12:36	Marco Troglia	
6	448300/2017	06/10/2017	27/08/2017 16:52	27/08/2017 16:40	Marco Troglia	
7	460695/2017	12/10/2017	04/09/2017 17:25	04/09/2017	Luca Larosa	
8	468760/2017	17/10/2017	15/09/2017 23:14	15/09/2017	Comitato Pendolari Studenteschi - Cossutti Luca, Associazione Regionale Trasporti - Diego Sebastiano Ferrari	
9	448314/2017	06/10/2017	16/09/2017 0:17	15/09/2017 23:27	Associazione Regionale Trasporti	
10	460722/2017	12/10/2017	16/09/2017 12:36	14/09/2017	Associazione regionale trasporti - Presidenza Nazionale Associaz. Regionale Trasporti	
11	448323/2017	06/10/2017	17/09/2017 19:31	17/09/2017 19:06	Coordinamento Nazionale - Zorzi Alithia Federica	
12	468756/2017	17/10/2017	17/09/2017 19:31	17/09/2017 19:06	Coordinamento Nazionale - Zorzi Alithia Federica	
13	448317/2017	06/10/2017	21/09/2017 23:03	21/09/2017 17:48	Andrea Motta	X
14	460728/2017	12/10/2017	24/09/2017 19:15	24/09/2017	Assopendolari- Presidente Assopendolari	
15	448333/2017	06/10/2017	24/09/2017 19:32	24/09/2017 19:26	Assopendolari - Presidente - Zorzi Federica	
16	448347/2017	06/10/2017	25/09/2017 22:48	25/09/2017 22:34	Andrea Motta	
17	460652/2017	12/10/2017	26/09/2017 10:49	26/09/2017	Gruppo "Cavalcavia Serra - Milano in alta quota" - Portavoce Gruppo "Cavalcavia Serra - Milano in alta quota" - Silvia Marta Flavia Di Stefano	
18	448355/2017	06/10/2017	29/09/2017 15:03	29/09/2017 11:51	Maurizio Susani	
19	460734/2017	12/10/2017	29/09/2017 17:00	29/09/2017	Maurizio Susani	

n.	Prot.	Data protocollo	Data ricezione osservazione	Data osservazione	Soggetto	Osservazione che contiene contributi rilevanti ai fini VAS
20	460679/2017	12/10/2017	03/10/2017 14:51	03/10/2017	ANAV Lombardia - Presidente - Alberto Cazzani	
21	449201/2017	06/10/2017	04/10/2017 9:17	04/10/2017	Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume - Coordinatore - Giacomo Cason	
22	457944/2017	11/10/2017	04/10/2017 12:31	04/10/2017	Comitato Quartiere Grigioni - Emanuele Villa	
23	460685/2017	12/10/2017	04/10/2017 14:02	04/10/2017	Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza- Presidente - Carlo Bonomi	
24	460648/2017	12/10/2017	04/10/2017 14:54	03/10/2017	Fondazione Biffi - Presidente legale e rappresentante - Gianfranco Maria Antonioli	
25	468761/2017	17/10/2017	05/10/2017 2:30	05/10/2017	Comitato Pendolari Studenteschi - Cossutti Luca, Associazione Regionale Trasporti - Diego Sebastiano Ferrari	
26	468759/2017	17/10/2017	05/10/2017 2:55	04/10/2017	Comitato Pendolari e Viaggiatori Nazionale - Presidente - Luca Cossutti	
27	449519/2017	06/10/2017	05/10/2017 2:56	04/10/2017	Comitato Pendolari e Viaggiatori Nazionale - Presidente - Luca Cossutti	
28	468766/2017	17/10/2017	05/10/2017 3:01	05/10/2017	Comitato Pendolari e Viaggiatori Nazionale - Presidente - Luca Cossutti	
29	468770/2017	17/10/2017	05/10/2017 3:11	05/10/2017	Comitato Pendolari e Viaggiatori Nazionale - Presidente - Luca Cossutti	
30	449496/2017	06/10/2017	05/10/2017 11:59	06/10/2017	STAV - ATI Autostazioni di Milano - Presidente del C.d. A. - Alberto Cazzani	
31	449162/2017	06/10/2017	05/10/2017 14:44	05/10/2017	Fabio Lopez Nunes	
32	449166/2017	06/10/2017	05/10/2017 15:05	05/10/2017	Gregorio Praderio	
33	449175/2017	06/10/2017	05/10/2017 15:44	05/10/2017	Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza - Segretario Generale - Marco Barbieri	
34	449187/2017	06/10/2017	05/10/2017 17:20	05/10/2017	Comune di Settimo Milanese - Sindaco - Santagostino Pretina Sara	
35	449183/2017	06/10/2017	05/10/2017 20:03	04/10/2017	Assopendolari Costa Federica	
36	458310/2017	11/10/2017	05/10/2017 20:25	24/09/2017 19:40	ASSOPENDOLARI - Presidente Lombardia - Federica Zorzi	
37	453111/2017	09/10/2017	05/10/2017 21:05	05/10/2017	Assopendolari - Coordinatore aziende firmatarie - Veronica Spazioso	

n.	Prot.	Data protocollo	Data ricezione osservazione	Data osservazione	Soggetto	Osservazione che contiene contributi rilevanti ai fini VAS
38	448374/2017	06/10/2017	05/10/2017 22:19	05/10/2017 21:42	Antonio Gradia	
39	448382/2017	06/10/2017	06/10/2017 8:35	06/10/2017 08:26	Antonio Gradia	
40	448978/2017	06/10/2017	06/10/2017 9:32	06/10/2017	Comune di Sesto San Giovanni- Responsabile Servizio Mobilità e Trasporti - Jonathan Monti	
41	449190/2017	06/10/2017	06/10/2017 10:12	05/10/2017	Comune di Comaredo - Sindaco - Yuri Santagostino	
42	449502/2017	06/10/2017	06/10/2017 12:49	03/10/2017	Comune di Bareggio- Sindaco - Giancarlo Lonati	
43	449506/2017	06/10/2017	06/10/2017 14:26	06/10/2017	Comune di San Donato Milanese - Sindaco - Andrea Checchi	
44	452607/2017	09/10/2017	06/10/2017 16:06	06/10/2017 14:25	Elena Sironi	X
45	455810/2017	10/10/2017	06/10/2017 16:34	06/10/2017	Comune di Segrate- Dirigente Territorio e Sviluppo Economico -Maurizio Rigamonti	
46	452492/2017	09/10/2017	06/10/2017 17:34	05/10/2017 11:15	Partito Democratico- Coordinatrice Municipio 7 - Carla Ceccarelli	X
47	455766/2017	10/10/2017	06/10/2017 18:03	06/10/2017	Politecnico di Milano - Mobility mangament - Guareschi Fabio Carlo, Eleonora Perotto	X
48	455795/2017	10/10/2017	06/10/2017 18:05	06/10/2017	Camera dei Deputati - Deputata - Paola Carinelli	
49	452579/2017	09/10/2017	06/10/2017 19:59	06/10/2017 19:40	Servizio Lunga Percorrenza Italia -Presidente - Teresa La Monaca	
50	452539/2017	09/10/2017	06/10/2017 20:17	06/10/2017 20:09	Comitato Pendolari Ferrovie Nord Milano - Presidente Comitato Pendolari Ferrovie Nord Milano	
51	452531/2017	09/10/2017	06/10/2017 20:23	06/10/2017 20:17	Comitato Pendolari Ferrovie Nord Milano	
52	452542/2017	09/10/2017	06/10/2017 20:24	06/10/2017 20:23	Comitato Pendolari Ferrovie Nord Milano	
53	455764/2017	10/10/2017	06/10/2017 20:28	06/10/2017	Associazione Cittadini Certosa di Garegnano- Loredana Ponzoni	
54	452548/2017	09/10/2017	07/10/2017 10:37	07/10/2017 10:15	Edeliman a nome di Ujet - Davide Sicolo	
55	452570/2017	09/10/2017	07/10/2017 20:11	07/10/2017 19:47	Bottacin Alessandra Coordinamento Aziende e Associazioni	
56	457922/2017	11/10/2017	07/10/2017 20:14	04/10/2017	Coordinamento Associazioni Cittadini e Viaggiatori -Presidente - Alessandra Bottacin	
57	452590/2017	09/10/2017	07/10/2017 20:37	07/10/2017 20:28	Alessandra Lombardi	
58	452499/2017	09/10/2017	07/10/2017 21:00	01/10/2017 11:44	FIAB C/clobby- Presidente - Guia Biscaro	X
59	452680/2017	09/10/2017	07/10/2017 22:36	07/10/2017 22:25	Marta Piccolboni	

n.	Prof.	Data protocollo	Data ricezione osservazione	Data osservazione	Soggetto	Osservazione che contiene contributi rilevanti ai fini VAS
60	452618/2017	09/10/2017	08/10/2017 17:08	08/10/2017 16:45	Eleonora Alieso	
61	452510/2017	09/10/2017	08/10/2017 17:18	08/10/2017 12:38	Massa marmocchi Milano- Cofondatore - Marco Mazzei	X
62	460724/2017	12/10/2017	08/10/2017 17:39	08/10/2017	Associazione Regionale Trasporti - Presidenza Nazionale Associaz. Regionale Trasporti	
63	452654/2017	09/10/2017	08/10/2017 18:16	08/10/2017 10:34	Eugenio Galli	
64	455758/2017	10/10/2017	08/10/2017 18:32	10/10/2017	Eriselda Prifti	
65	455772/2017	10/10/2017	08/10/2017 18:39	07/10/2017	Energesa Rrushi	
66	452558/2017	09/10/2017	08/10/2017 18:55	08/10/2017 18:48	Associazione dei Cittadini Consiglio Nazionale	
67	452626/2017	09/10/2017	08/10/2017 19:06	08/10/2017 19:00	Energesa Rrushi	
68	457940/2017	11/10/2017	08/10/2017 19:54	08/10/2017	Carlo Silva	
69	452668/2017	09/10/2017	08/10/2017 20:12	08/10/2017 20:25	Federica Zorzi	
70	452674/2017	09/10/2017	08/10/2017 21:31	08/10/2017 21:05	Laura Bossi	
71	451574/2017	09/10/2017	08/10/2017 21:56	09/10/2017	Luisa Pineri	
72	463653/2017	13/10/2017	09/10/2017 1:14	09/10/2017	Associazione RecSando - Presidente - Fabrizio Cremonesi	
73	452702/2017	09/10/2017	09/10/2017 1:25	07/10/2017 11:29	Mattia Malgarini	
74	457915/2017	11/10/2017	09/10/2017 2:06	08/10/2017	Andrea Giorelli	
75	458301/2017	11/10/2017	09/10/2017 2:44	09/10/2017	Giovanni Seregni	
76	457884/2017	11/10/2017	09/10/2017 8:35	06/10/2017	Associazione Genitori Antismog - Presidente - Marco Riccardio Ferrari	
77	452519/2017	09/10/2017	09/10/2017 9:09	12/09/2017 11:17	Milano bicycle coalition - Founder - Marco Mazzei	X
78	455776/2017	10/10/2017	09/10/2017 9:17	08/10/2017	Carlo Silva	
79	449909/2017	09/10/2017	09/10/2017 9:35	09/10/2017	Comune di Milano - Direttore Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree - Giancarlo Tancredi	X
80	452709/2017	09/10/2017	09/10/2017 9:41	09/10/2017 09:18	Natale Veronelli	
81	458292/2017	11/10/2017	09/10/2017 9:54	09/10/2017	Patrizia Augusti	
82	457899/2017	11/10/2017	09/10/2017 10:04	09/10/2017	FNM S.p.A - Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	
83	457872/2017	11/10/2017	09/10/2017 10:08	06/10/2017	Associazione Genitori Antismog - Presidente - Marco Riccardio Ferrari	

n.	Prot.	Data protocollo	Data ricezione osservazione	Data osservazione	Soggetto	Osservazione che contiene contributi rilevanti ai fini VAS
84	465705/2017	16/10/2017	09/10/2017 10:08	05/10/2017	Municipio 8 - Delibera Consiglio di Municipio n 44 del 05/10/2017	X
85	460624/2017	06/10/2017	09/10/2017 10:09	09/10/2017 09:59	Associazione Scuola Stoppani - Presidente - Nicoletta Angioni	
86	463655/2017	13/10/2017	09/10/2017 10:23	09/10/2017	FNM S.p.A - Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	
87	452597/2017	09/10/2017	09/10/2017 10:33	09/10/2017 09:42	Stefano Bianco	
88	453110/2017	09/10/2017	09/10/2017 10:50	09/10/2017	Federmetano - Presidente - Licia Balboni	
89	450573/2017	09/10/2017	09/10/2017 11:10	09/10/2017	Comune di Milano- Direttore di Area Attività Produttive e Commercio - Paolo Giuseppe Seris	
90	457890/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:11	09/10/2017	Francesco Viceconte	
91	452693/2017	09/10/2017	09/10/2017 11:11	09/10/2017 11:09	Mattia Malgarini	
92	450148/2017	09/10/2017	09/10/2017 11:13	04/10/2017	Municipio 7 Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	
93	465694/2017	16/10/2017	09/10/2017 11:17	05/10/2017	Municipio 3 - Delibera Consiglio di Municipio n 48 del 5/10/2017	X
94	456596/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:17	09/10/2017	Cesare Grossi	
95	457929/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:19	09/10/2017	Assimpredil Ance- Presidente - Marco Libero Benedetto Dettori	
96	457896/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:21	09/10/2017	Daniela Zarini	
97	460736/2017	12/10/2017	09/10/2017 11:23	09/10/2017	Municipio 1 - Assessore Urbanistica, Mobilità, Commercio e Artigianato - Mattia Ibrahim Abdu Ismahil	
98	458304/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:23	08/10/2017	Jonathan Monti	
99	457935/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:23	09/10/2017	Azienda Trasporti Milanesi S.p.A- Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	X
100	456604/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:24	09/10/2017	Cesare Grossi	
101	457965/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:26	04/10/2017	Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume - Coordinatore - Giacomo Cason	
102	465699/2017	16/10/2017	09/10/2017 11:26	28/09/2017	Municipio 1- Delibera Consiglio di Municipio n 25 del 28.09.2017	
103	460644/2017	12/10/2017	09/10/2017 11:36	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
104	457926/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:39	09/10/2017	ANFIA Ass. Naz. Filiera Industria Automobilistica - Presidente - Aurelio Nervo	

n.	Prot.	Data protocollo	Data ricezione osservazione	Data osservazione	Soggetto	Osservazione che contiene contributi rilevanti ai fini VAS
105	460642/2017	12/10/2017	09/10/2017 11:41	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
106	450867/2017	09/10/2017	09/10/2017 11:44	05/10/2017	Municipio 5 - Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	
107	451097/2017	09/10/2017	09/10/2017 11:49	09/10/2017	Municipio 2 - Presidente di Municipio - Samuele Piscina	
108	460639/2017	12/10/2017	09/10/2017 11:51	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
109	455806/2017	10/10/2017	09/10/2017 11:51	16/09/2017 00:53	Associazione Regionale Trasporti	
110	455799/2017	10/10/2017	09/10/2017 11:52	09/10/2017	Giovanni Gronda	
111	460637/2017	12/10/2017	09/10/2017 11:57	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
112	456620/2017	11/10/2017	09/10/2017 11:59	09/10/2017	Comitato Pari Sud - Vice presidente - Flavio Cosma	
113	460635/2017	12/10/2017	09/10/2017 11:59	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
114	455832/2017	10/10/2017	09/10/2017 12:00	09/10/2017	Cittadini per l'Aria ONLUS - Presidente - Anna Gerometta	X
115	457997/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:02	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
116	450303/2017	09/10/2017	09/10/2017 12:03	09/10/2017	Municipio 6 - Delibera Consiglio di Municipio n 45 del 05/10/2017	X
117	455815/2017	10/10/2017	09/10/2017 12:04	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	X
118	458287/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:05	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	X
119	457971/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:05	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
120	457992/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:06	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
121	455791/2017	10/10/2017	09/10/2017 12:06	09/10/2017	Anigas - Presidente - Bruno Tani	
122	455800/2017	10/10/2017	09/10/2017 12:17	09/10/2017	Lorenzo Canali	
123	457976/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:18	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
124	457985/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:18	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	
125	457990/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:18	09/10/2017	Comune di Milano - Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	

n.	Prot.	Data protocollo	Data ricezione osservazione	Data osservazione	Soggetto	Osservazione che contiene contributi rilevanti ai fini VAS
126	456625/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:22	09/10/2017	Regione Lombardia- Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	
127	455761/2017	10/10/2017	09/10/2017 12:24	09/10/2017	Comitato La Goccia - Delegato Comitato La Goccia - Gianmatteo Dradi	
128	455821/2017	10/10/2017	09/10/2017 12:26	09/10/2017	Federchimica/Assogasiquidi - Direttore - Rita Caroselli	
129	457905/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:27	09/10/2017	Ordine Ingegneri della Provincia di Milano- Presidente - Bruno Finzi	X
130	458295/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:45	08/10/2017	NoLo Social District - Sara Frea	
131	458308/2017	11/10/2017	09/10/2017 12:59	09/10/2017	Michela Fancello	
132	458286/2017	11/10/2017	09/10/2017 13:09	09/10/2017	CEI - CIVES - Presidente - Pietro Menga	
133	45826/2017	10/10/2017	09/10/2017 13:11	09/10/2017	Cittadini per l'Aria ONLUS - Presidente - Anna Gerometta	X
134	457932/2017	11/10/2017	09/10/2017 13:51	09/10/2017	Assogasmetan - Presidente - Paolo Vettori	
135	465955/2017	16/10/2017	09/10/2017 23:39	09/10/2017	Municipio 4 - Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12.10.2017	X
136	458297/2017	11/10/2017	10/10/2017 11:22	10/10/2017	Comune di Sedriano - Sindaco - Angelo Cipriani	
137	465713/2017	16/10/2017	04/10/2017 1036	04/10/2017	Pellegrini Andrea - Municipio 9	
138	456613/2017	11/10/2017	08/10/2017 20.05	08/10/2017	Comitato Antirumore Monza	
139	450488/2017	09/10/2017		09/10/2017	Bizzotto Aurelio - Municipio 9	
140	450584/2017	09/10/2017		09/10/2017	Bizzotto Aurelio - Municipio 9	
141	450171/2017	09/10/2017		06/10/2017	Comitato Quartiere Isola - Portavoce - Patrizia Airaghi	
142	441160/2017	03/10/2017		03/10/2017	Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP- Socio -Mauro Anzani	
143	445593/2017	05/10/2017		03/10/2017	Iniziative Cialdini Srl) Legale Rappresentante - Alfredo Barzagli	
144	451103/2017	09/10/2017			Cittadini Viale Faenza - Carlo Luca Coppini	
145	450331/2017	09/10/2017		09/10/2017	Mario Alberto Giorcelli	
146	450264/2017	09/10/2017		09/10/2017	Prassicoop Società Cooperativa - Carlo Legnani	
147	450001/2017	09/10/2017		06/10/2017	Bracco Re Srl - Presidente - Franco Malesci	
148	451201/2017	09/10/2017		09/10/2017	Giovanni Mario Emilio Merlo	

n.	Prot.	Data protocollo	Data ricezione osservazione	Data osservazione	Soggetto	Osservazione che contiene contributi rilevanti ai fini VAS
149	447402/2017	06/10/2017		02/10/2017	Comitato Pendolari del Quadrante Lombardia Est - Comitato Pendolari Bassa Bergamasca - Nodo di Treviglio) Membro operativo tecnico - Piero Toti	
150	443647/2017	04/10/2017		03/10/2017	Giovanni Zenoni	

Allegato B - "Osservazioni pervenute rilevanti ai fini VAS"

Milano



Comune
di Milano

OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 449317/2017
MOTTA ANDREA
Del 06/10/2017 11:43:19
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
06/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente ed Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

Dati Osservante

Cognome	MOTTA
Nome	ANDREA
<input type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	

Preferenze privacy

<input checked="" type="checkbox"/> Accetto i termini dell'informativa sulla privacy
<input checked="" type="checkbox"/> Sono disponibile ad essere contattato dai tecnici del Comune in merito alle mie osservazioni.

Stato del contributo

Stato	Chiuso e inviato il 21/09/2017 23:03
Data di creazione	sabato 16 settembre 2017 17:48:23

Tavola da modificare - proposta n. 1 (ID=#53)	
Tavola	Tavole : Tav.3 Moderazione del traffico – Riqualificazione di assi: zone 30, itinerari pedonali
Data di ultima modifica	giovedì 21 settembre 2017 22:47:14
Descrizione delle modifiche	
<p>La Zona 30 realizzata a Dergano dovrebbe essere ampliata includendo a sud anche il Parco Savarino e a est la via Maffucci. in modo da denominare "Zona 30 Bovisa" quella che verrebbe realizzata all'interno del quadrilatero individuato da via Colico, via Mercantini, piazza Bausan, via Imbriani, Scelvini e Lugano. I sali-scendi delle castellane però devono essere "più accentuati" ed "evidenziati" con opportuna colorazione e/o bande giallo-nere: quelli realizzati attualmente non incentivano gli automobilisti a rallentare. Infine è necessario segnalare meglio il divieto di transito ai mezzi pesanti, con opportuna segnaletica verticale.</p>	

Tavola da modificare - proposta n. 2 (ID=#54)	
Tavola	Tavole : Tav.4 Rete stradale – Proposta di classificazione della rete urbana
Data di ultima modifica	giovedì 21 settembre 2017 22:54:52
Descrizione delle modifiche	
<p>Manca una strada che permetta il collegamento tra i quartieri di Niguarda e Dergano attraversando bi-direzionalmente viale E. Fermi; si suggerisce la realizzazione di una rotonda (eventualmente anche semaforizzata) all'altezza di via Cannero e via Monzambano, oppure all'intersezione di E. Fermi con via Valassina e Populonia.</p>	

Tavola da modificare - proposta n. 3 (ID=#55)	
Tavola	Tavole : Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano
Data di ultima modifica	giovedì 21 settembre 2017 23:00:47
Descrizione delle modifiche	
<p>Vedo estremamente improbabile riuscire a realizzare una ciclabile in via Farini. Trovo più ragionevole invece valutarne una in via Valtellina. Sono già realizzabili tratti di ciclabile in sede propria in via Legnone (tra via Abba e via Jenner) e in via Prampolini, senza eliminare posti auto.</p>	

Allegati			
Descrizione	Nome file	Dimensioni	Hash MD5
Contributi per Dergano e Bovisa	pums/00077/Osservazioni al PUMS 2017.pdf	1.1 MB	ca36e7940eb6ff29e4a110e1e25c3492

Claudia Ceccarelli

Da: webmaster@amat-mi.it
Inviato: giovedì 21 settembre 2017 23:03
A: Claudia Ceccarelli
Cc: pianimobilita@pec.comune.milano.it; pums.milano@amat-mi.it
Oggetto: Finalizzazione contributo osservazioni al PUMS per ANDREA MOTTA
Allegati: ricevuta_contributo.pdf

Gentile ANDREA MOTTA,

abbiamo ricevuto la richiesta di finalizzazione del tuo contributo online al PUMS.

I dati da te inseriti verranno inoltrati all'ufficio competente del Comune per l'elaborazione.

Da questo momento il tuo contributo non è più modificabile.

Data/ora della richiesta: 21/09/2017 23:03:15.

Cordiali saluti,

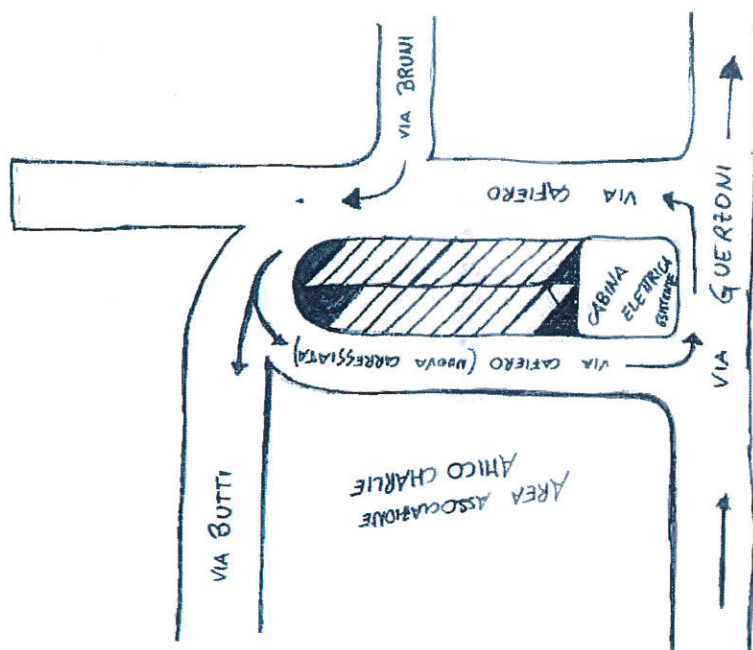
lo staff di AMAT

Settembre 2017 - Osservazioni al PUMS in riferimento ai quartieri di BOVISA e DERGANO

CIRCLE LINE: apprezzamento per la realizzazione della nuova "fermata Dergano" sul tratto nord della cintura ferroviaria; si spera possa esserne prevista una in corrispondenza di piazzale Istria o via Padova. Viste comunque le tempistiche relativamente lunghe (resta ancora da districare la questione della convivenza con l'Alta Velocità), si chiede di fare il possibile per accelerare l'avvio dell'iter di progettazione ed eventualmente, anticipare alcune infrastrutture e/o servizi di mobilità correlata. Fondamentali saranno il nodo di interscambio con la M3, i collegamenti viabilistici e la realizzazione di un parcheggio con ciclostazione.

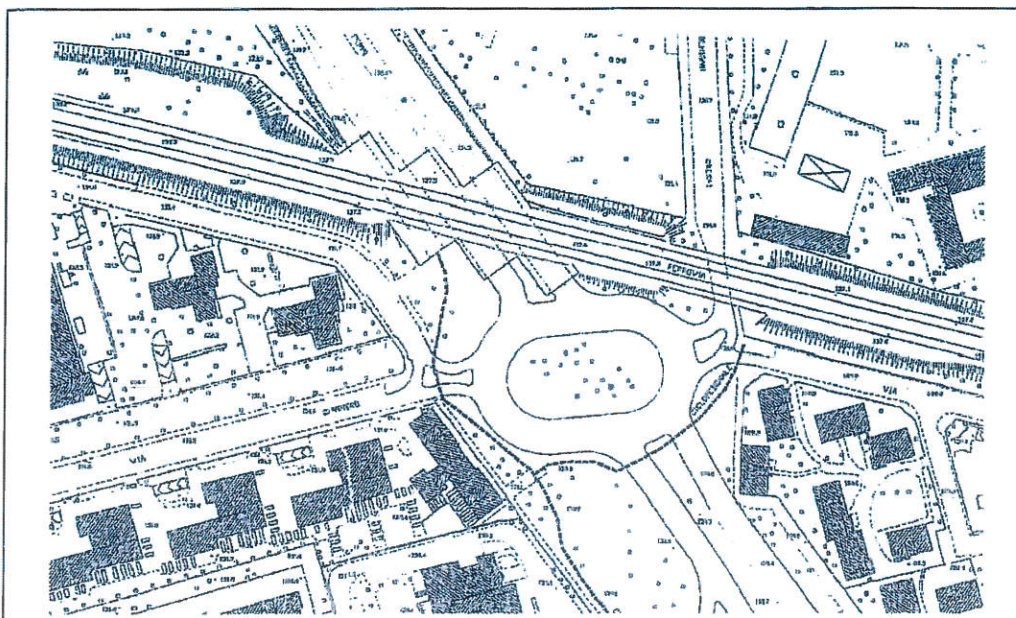
VIABILITA': alcune soluzioni migliorative sui quartieri:

- 1) prevedere un collegamento del quartiere Bovisa con l'area ex gasometri - il manufatto a nord della stazione ferroviaria è un cavalcaferrovia già predisposto al passaggio almeno di un mezzo pubblico su gomma; basterebbe realizzare una rampa da piazza Alfieri e una sul lato opposto che si colleghi con via Siccoli e il sottopasso di Villapizzone;
- 2) sistemazione dell'accesso in piazzale Lugano da via Colico con corsia di accelerazione dedicata;
- 3) allargamento di via Maffucci tra le vie Balducci e Carnevali con la creazione di almeno uno dei due marciapiedi al momento inesistenti;
- 4) creazione dei marciapiedi in via Cialdini (in particolare sotto il ponte ferroviario) e miglioramento della visibilità in corrispondenza dell'incrocio con via Rosa Luxemburg: andrebbe vietata la sosta sul lato sinistro (rispetto al senso di marcia) tracciando le strisce blu sul lato destro;
- 5) Sarebbe necessario rendere via Cafiero a doppio senso per permettere una miglior viabilità all'interno delle strette vie di Dergano e il raggiungimento della via Butti non esclusivamente da via Jenner; per ottenere questo ci si dovrebbe allargare sull'area comunale limitrofa a sud. La soluzione migliore potrebbe essere di questo tipo:



- 6) Apertura su via Valassina del tratto finale di via degli Artigianelli rendendola poi a senso unico creando gli stalli della sosta anche sul lato sinistro (rispetto al senso di marcia);
- 7) viale Enrico Fermi crea una netta separazione ai collegamenti interquartiere tra Dergano e Niguarda; andrebbe riqualificata e rivista l'intersezione con le vie Valassina e Popolonia. La realizzazione di una rotonda permetterebbe a chi arrivasse da nord di attraversare il viale ed entrare in via Pavoni, sgravando il traffico su via Murat e viale Marche e non obbligando l'immissione sul viale

fino al raggiungimento del cavalcavia di via Vincenzo da Seregno per raggiungere Affori e/o Dergano (l'inversione all'altezza di via Brusuglio è fortemente sconsigliata date le criticità dell'incrocio). In alternativa - fermo restando che almeno gli attraversamenti pedonali, specie quelli ciclopedonali, dell'imbocco dell'Enrico Fermi da via Valassina andrebbero rivisti totalmente perché si allagano completamente quando piove - si potrebbe realizzare una rotonda (anche semaforizzata) più a nord, all'altezza di via Cannero e via Monzambano. Si consideri inoltre che la strada senza uscita che costeggia il rilevato ferroviario potrebbe anche essere collegata a via Valeggio con la realizzazione di circa 50 metri di tunnel sotto la linea ferroviaria, permettendo anche la realizzazione di un "anello circolare a senso unico". La via Cannero tra Imbonati e Fermi a senso unico si presterebbe alla realizzazione di una pista ciclabile in sede propria che collegherebbe le due piste esistenti ai suoi estremi. L'accesso ai civici 11 e 15 da via Fermi potrebbe essere comunque garantito attraverso l'area attualmente riservata ai parcheggi che comunque rimarrebbe;



TRASPORTO PUBBLICO:

1) Non è ancora chiaro il tracciato che avrà la nuova metrotranvia di collegamento est-ovest (futura linea 7) ed in particolare se attraverserà i quartieri a nord servendo il Pronto Soccorso di Niguarda oppure se scenderà in piazzale Maciachini sfruttando le rotaie dell'attuale linea 4 e sfruttando poi il parterre centrale di viale Jenner. Di certo risulta fondamentale il passaggio per la stazione ferroviaria di Bovisio. In ogni caso il problema di prevedere un servizio di collegamento mediante trasporto pubblico al Pronto Soccorso dell'Ospedale di Niguarda va indubbiamente risolto ed attuato il prima possibile.

In tal senso, la soluzione più semplice potrebbe essere quella di prolungare la linea 83 che attualmente fa capolinea all'altezza del Blocco Sud per portarla almeno sulla via Majorana valutando se possibile raggiungere anche una delle due stazioni M3 di Affori;

2) Ora che la linea 51 fa capolinea in Istria, molti cittadini sentono la mancanza di un mezzo pubblico che percorra interamente la via Murat e chiedono possa essere valutato il ripristino del capolinea in Zara (lo spazio non mancherebbe dal momento che le lunghe vetture della linea 70 non lo raggiungono più);

3) Si suggerisce di portare il capolinea della linea 31 di fronte all'ingresso principale dell'Ospedale Cà Granda di Niguarda percorrendo interamente l'omonimo viale in modo che la linea collegasse diverse strutture ospedaliere: Bassini, Multimedita, CTO, Cà Granda. Si tratterebbe probabilmente di rifare completamente l'anello-torna-indietro dell'attuale linea 5 e sfruttare l'occasione per riqualificare tutta quell'area realizzando un'adeguata area di parcheggio regolamentato.

ZONE 30:

E' fondamentale permettere una riduzione del traffico nelle aree più centrali dei quartieri storici favorendo la mobilità "dolce" nei collegamenti interquartiere in modo da lasciare al solo traffico locale la viabilità interna e vista la vastità del territorio municipale è d'obbligo propendere per

un'accessibilità diffusa ma regolamentata mediante l'introduzione di nuovi sensi unici così da disincentivare l'attraversamento veicolare dei non residenti.

In merito alla Zona 30 realizzata nel 2012 a Dergano, pur riconoscendone la validità di intenti e l'ottima salvaguardia dei pedoni (in particolare bambini frequentanti le scuole) si manifestano le seguenti osservazioni e perplessità:

- le castellane realizzate negli incroci non incentivano di fatto il rallentamento delle auto: i saliscendi realizzati non sono sufficientemente "decisi" e non hanno una pendenza tale da far sì che vengano "sentiti" dagli automobilisti;
 - manca completamente la segnaletica verticale che imponga il divieto di transito a camion e autoarticolati che spesso restano bloccati nelle strette curve di via Bonomi, Guicciardi o Conte Verde;
 - l'area identificata potrebbe essere ulteriormente estesa: a ovest fino alle vie Imbriani ed Ugoni escluse e a sud fino a viale Jenner escluso; in aggiunta potrebbe essere resa Zona 30 anche il quadrilatero a est di via Livigno delimitato dalle vie Abba, Tartini, Balducci e Imbonati (escluse);
- Per quanto attiene al quartiere Bovisa, si suggerisce di valutare la realizzazione di una zona 30 nel quadrilatero tra le vie Colico, Mercantini, Bausan, Imbriani, Scalvini e Lugano (escluse) con la pedonalizzazione di via Andreoli.

- CICLABILI:**
- 1) Si ritiene fondamentale studiare un collegamento ciclabile tra il parco di Villa Litta e piazza Bausan e da qui a piazzale Maciachini;
 - 2) Sono tuttavia immediatamente realizzabili i seguenti tratti ciclabili:
 - via Legnone (tra via Abba e viale Jenner): la carreggiata è sufficientemente larga per realizzare la pista in sede protetta senza eliminare alcun posto auto;
 - via Prampolini: anche qui con sede protetta sul lato destro rispetto al senso di marcia;
 - lungo il cavalcavia Martin L. King e via Cascina dei Prati;
 - 3) In vista poi della riqualificazione dello Scalo Farini si dovrà assolutamente prevedere la realizzazione di una ciclabile lungo via Valtellina (che già ora lo potrebbe permettere) e in via dell'Aprica.

PARCHEGGIO D'INTERSCAMBIO: ampliamento e riqualificazione del parcheggio di piazza Alfieri, in corrispondenza della stazione Bovisa.



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 452607/2017
 Del 09/10/2017 15:07:12
 SIRONI ELENA
 (S) U.PIANIFICAZIONE GEN
 09/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente ed Energia
 Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
 20122 Milano

Dati Osservante

Cognome	SIRONI
Nome	ELENA

In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro

Preferenze privacy

Accetto i termini dell'informativa sulla privacy

Sono disponibile ad essere contattato dai tecnici del Comune in merito alle mie osservazioni.

Stato del contributo

Stato	Chiuso e inviato il 06/10/2017 16:06
Data di creazione	venerdì 06 ottobre 2017 14:25:09

Osservazione n. 1	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 15:14:14
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
La figura seguente individua, in una rappresentazione sintetica, le Zone 30 previste dal PUMS.	
Testo da inserire	
<p>Si precisa che la prevista zona 30 esterna alla cerchia filoviaria individuata in elenco con la Via Martinengo ricomprenderà tutto il Quartiere Grigioni con il seguente perimetro di confine in senso antiorario:</p> <p>Via Sulmona, Via Veneziano, Via Rosselli, Via Martinengo, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Caviglia, Via Codogno, Via Sulmona.</p>	
Motivazioni	
<p>La Via Martinengo rientra nel gruppo delle Zone 30 esterne alla cerchia filoviaria già previste dal PGTU e quelle recepite a seguito delle osservazioni che vengono quindi confermate perché ricadenti all'interno dei valori di criticità derivati dalla lettura degli indicatori, così come quelli richiesti nella fase di partecipazione del PUMS.</p> <p>Stante l'indicazione solo generica della via Martinengo si evidenzia che la via Martinengo fa parte di un contesto di quartiere residenziale ad alta densità "I Grigioni" provvisto di un confine già chiaramente individuabile.</p> <p>La auspicata prossima realizzazione della zona 30 dovrà ricomprendere tutto il quartiere ove insistono diverse scuole e centri di ricreazione sportiva parrocchiale e varie intersezioni pericolose per incidenti. Si vuole suggerire il seguente perimetro in senso antiorario :</p> <p>Via Sulmona, Via Veneziano, Via Rosselli, Via Martinengo, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Caviglia, Via Codogno, Via Sulmona.</p>	

Osservazione n. 2	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.5 Itinerari pedonali
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 15:46:48
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare**Itinerario 3 – La Cerchia dei Navigli**

Il terzo itinerario si sviluppa lungo la Cerchia dei Navigli. Questo ultimo percorso ha un valore altamente simbolico perché racchiude il nucleo della città più antica, ma svolge anche un importante ruolo funzionale in quanto circoscrive l'ambito più densamente dotato di Aree Pedonali, Zone a Traffico Limitato e Zone 30 e pone in relazione tra loro gli altri due itinerari. Si configura quindi come un intervento utile alla valorizzazione di interventi a favore della pedonalità già attuati e previsti.

In parallelo è un itinerario ciclistico consolidato, grazie alla corsia ciclabile che permette di percorrere in senso antiorario la cerchia: sono programmati sia il completamento della corsia su via Fatebenefratelli – Pontaccio fino a Lanza, per chiudere su piazza Castello, sia il completamento in corrispondenza delle intersezioni.

Testo da inserire**Dall'Arco della Pace alla Porta e all'antica via verso Roma**

In epoca romana giungendo a Milano, o meglio Mediolanum, da Roma o Piacenza, si percorreva la strada che dalla via Emilia, giungeva in città – l'odierno Corso Lodi e Corso di Porta Romana-, giunti all'altezza dell'attuale Crocetta ci saremmo trovati di fronte un bellissimo Arco in pietra candida, seguito subito dopo da una lunga via porticata lunga circa 600 metri che dall'arco trionfale conduceva sino all'ingresso della porta Placentiam, denotando da subito di entrare in una grandissima e importantissima città.

(.....)

Motivazioni

Manca la previsione dell'asse nord-sud Certosa - Porta Romana, che dal Castello, passando dal Duomo, per piazza Missori, Corso di Porta Romana, Crocetta, e piazza Medaglie d'Oro, prosegue lungo il Corso Lodi fino a Piazzale Corvetto e da lì conduce all'Abbazia di Chiaravalle. Lungo questo asse insistono molte aree suscettibili di essere pedonalizzate. Sarebbe altresì opportuno lavorare sulla pista ciclabile che collega il tratto già esistente in corso Lodi fino al Duomo.

In epoca romana giungendo a Milano, o meglio Mediolanum, da Roma o Piacenza, si percorreva la strada che dalla via Emilia, giungeva in città – l'odierno Corso Lodi e Corso di Porta Romana-, giunti all'altezza dell'attuale Crocetta ci saremmo trovati di fronte un bellissimo Arco in pietra candida, seguito subito dopo da una lunga via porticata lunga circa 600 metri che dall'arco trionfale conduceva sino all'ingresso della porta Placentiam, denotando da subito di entrare in una grandissima e importantissima città.

E' un percorso denso di storia e reperti archeologici da rivalutare.

Non si comprende il motivo di questa grave mancanza

Osservazione n. 3

Documento/Capitolo

Documento di piano : 7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics

Data di ultima modifica

venerdì 06 ottobre 2017 16:03:11

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Per iniziativa di Sogemi (società partecipata del Comune di Milano), potrebbe avviarsi il processo di trasformazione ed evoluzione di una parte degli spazi dell'Ortomercato in piattaforma logistica a carattere di hub nazionale dell'intera filiera agroalimentare, da affidare ad un operatore privato esperto, sulla base di un bando di gara aperto. In questo modo si risponderebbe alle sollecitazioni che già emergono dal mercato milanese e si getterebbero le basi per un recupero di efficienza a vantaggio dell'intera collettività. Si evidenzia infatti che, allo stato attuale, i costi logistici gravano per il 30-40% sul prezzo al consumo dell'ortofrutta.</p> <p>La piattaforma potrebbe divenire il punto di riferimento per la grande distribuzione anche attraverso l'utilizzo di veicoli ecocompatibili per le consegne e costituire un modello di riferimento replicabile per altre filiere in luoghi da definire.</p>	
Testo da inserire	
<p>In alternativa si potrebbe prendere in considerazione l'opportunità di ripristinare lo scalo ferroviario all'ortomercato e il suo raccordo con Porta Vittoria o meglio ancora con lo scalo di Rogoredo e da qui allo Scalo Romana per la distribuzione merci in città con veicoli elettrici con riduzione di costi ed enormi benefici in termini di riduzione dell'inquinamento anche da gomma e favorendo lo scambio internazionale</p>	
Motivazioni	
<p>Esiste una possibile alternativa al trasporto merci su gomma, che potrebbe essere limitato solo in città e che diminuirebbe drasticamente la necessità di consentire l'ingresso in città a mezzi pesanti o semi-pesanti e utilizzando invece la ferrovia, ripristinando lo scalo ferroviario all'ortomercato e il suo raccordo con Porta Vittoria o meglio ancora con lo scalo di Rogoredo e da qui allo Scalo Romana per la distribuzione merci in città con veicoli elettrici con riduzione di costi ed enormi benefici in termini di riduzione dell'inquinamento anche da gomma e favorendo lo scambio internazionale.</p>	
Osservazione n. 4	
Documento/Capitolo	Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/06 PORTA SUD
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 14:56:35
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	

[...] In questo quadro il PUMS propone inoltre la modifica dell'attuale sistema viabilistico Bologna-Corvetto-P.to di Mare, proponendo la demolizione del viadotto Cavalcavia Corvetto-Lucania, da piazza Mistral a piazza Bologna, consentendo di riqualificare lo spazio pubblico oggi occupato dalla struttura di sostegno del manufatto, prevedendo anche la piantumazione con essenze arboree ad alto fusto e arredo urbano fruibile (panchine, giochi per bambini, aree per cani, ecc.), una adeguata illuminazione e una eventuale pista ciclabile, permettendo così di ridefinire la dimensioni della strada a raso a vantaggio dell'utenza pedonale e ciclistica, reindirizzando il traffico non destinato all'asse di intervento, sull'itinerario Toffetti-Sulmona-Varsavia che si connette con l'intervento di penetrazione urbana della Paullese.

Testo da inserire

Ai fini di non gravare ulteriormente il Piazzale Bologna con il traffico proveniente dal nuovo percorso della Paullese proveniente da via Toffetti attraverso la Via Sulmona, alla rotonda Toffetti/Sulmona si predisporrà un divieto di svolta in Via Sulmona, dirottando il traffico sull'unica direttrice di Via Varsavia attraverso il sottopasso.

Motivazioni

La progettazione deve prendere in considerazione il nodo piazzale Bologna la cui viabilità è attualmente già compromessa per intasamento nelle ore di punta per sovraccarico di veicoli che entrano ed escono dal piazzale da quattro grosse direttrici a doppio senso di marcia: anche con controviali – (Via Sulmona, viale Puglie, Via Bacchiglione, Viale Lucania) e con passaggio mezzi pubblici di superficie (autobus).

Con il nuovo progetto di ingresso della Paullese si andrebbe a gravare ulteriormente piazzale Bologna che vedrebbe convergere su di sé il traffico proveniente dalla nuova uscita della Paullese che percorre la via Toffetti e la via Sulmona per poi biforcarsi da un lato col sottopasso sulla via Varsavia e dall'altro, attraverso la Via Sulmona, in Piazzale Bologna.

Inoltre occorre considerare lungo tutta la Via Sulmona si affacciano in continuità condomini, che la zona è residenziale e che sono presenti diversi istituti scolastici: Scuola americana Sant Louis, Scuola Materna Sulmona, Scuole Elementari Sulmona/Bologna e il vicino comprensorio Martinengo (materna, elementari e medie).

Non pare opportuno aumentare il traffico nella zona, né creare disagi ai residenti e agli studenti dal punto di vista ambientale (inquinamento atmosferico e acustico). Appare opportuno escludere via Sulmona quale sbocco della Paullese verso Piazzale Bologna, vietando la svolta.

Osservazione n. 5

Documento/Capitolo	Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/08 COMPLETAMENTO DELLA PAULLESE E ACCESSIBILITÀ SANTA GIULIA
Data di ultima modifica	venerdi 06 ottobre 2017 14:52:53
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Questa operazione ha in primo luogo comportato la rinuncia al complesso doppio attestamento verso piazzale Cuoco e piazza Bologna a favore di un disegno che prevedesse un unico passaggio della ferrovia ed un attestamento al sistema di rotatorie di via Varsavia e via Sulmona[1] e, in secondo luogo, alla riduzione degli standard geometrici e prestazionali.

Testo da inserire

Ai fini di non gravare ulteriormente il Piazzale Bologna con il traffico proveniente dal nuovo percorso della Paullese proveniente da via Toffetti attraverso la Via Sulmona, alla rotonda Toffetti/Sulmona si predisporrà un divieto di svolta in Via Sulmona, dirottando il traffico sull'unica direttrice di Via Varsavia attraverso il sottopasso.

Motivazioni

La progettazione deve prendere in considerazione il nodo piazzale Bologna la cui viabilità è attualmente già compromessa per intasamento nelle ore di punta per sovraccarico di veicoli che entrano ed escono dal piazzale da quattro grosse direttrici a doppio senso di marcia- anche con controviali – (Via Sulmona, viale Puglie, Via Bacchiglione, Viale Lucania) e con passaggio mezzi pubblici di superficie (autobus).

Con il nuovo progetto si andrebbe a gravare ulteriormente piazzale Bologna che vedrebbe convergere su di sé il traffico proveniente dalla nuova uscita della Paullese che percorre la via Toffetti e la via Sulmona per poi biforcarsi da un lato col sottopasso sulla via Varsavia e dall'altro, attraverso la Via Sulmona , in Piazzale Bologna.

Inoltre occorre considerare lungo tutta la Via Sulmona si affacciano in continuità condomini, che la zona è residenziale e che sono presenti diversi istituti scolastici: Scuola americana Sant Louis, Scuola Materna Sulmona, Scuole Elementari Sulmona/Bologna e il vicino comprensorio Martinengo (materna, elementari e medie).

Non pare opportuno aumentare il traffico nella zona, né creare disagi ai residenti e agli studenti dal punto di vista ambientale (inquinamento atmosferico e acustico). Appare opportuno escludere via Sulmona quale sbocco della Paullese verso Piazzale Bologna, vietando la svolta.

Allegati			
Descrizione	Nome file	Dimensioni	Hash MD5
<i>Nessun allegato</i>			

Monica Magnaguagno

Da: webmaster@amat-mi.it
Inviato: venerdì 6 ottobre 2017 16:06
A: [REDACTED]
Cc: pianimobilita@pec.comune.milano.it; pums.milano@amat-mi.it
Oggetto: Finalizzazione contributo osservazioni al PUMS per ELENA SIRONI
Allegati: ricevuta_contributo.pdf

Gentile ELENA SIRONI,

abbiamo ricevuto la richiesta di finalizzazione del tuo contributo online al PUMS.

I dati da te inseriti verranno inoltrati all'ufficio competente del Comune per l'elaborazione.

Da questo momento il tuo contributo non è più modificabile.

Data/ora della richiesta: 06/10/2017 16:06:06.

Cordiali saluti,

lo staff di AMAT



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

<p>COMUNE DI MILANO AREA PIANIFICAZIONE PG 452492/2017 Del 09/10/2017 14:57:23 PARTITO DEMOCRATICO (S) U.PIANIFICAZIONE GEN 09/10/2017</p>

Alla Direzione Mobilità Ambiente ed Energia
 Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
 20122 Milano

Dati Osservante	
Cognome	Ceccarelli
Nome	Carla
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ruolo	Coordinatrice PD Municipio 7 Milano
Ragione sociale	Partito Democratico

Preferenze privacy
<input checked="" type="checkbox"/> Accetto i termini dell'informativa sulla privacy
<input checked="" type="checkbox"/> Sono disponibile ad essere contattato dai tecnici del Comune in merito alle mie osservazioni.

Stato del contributo	
Stato	Chiuso e inviato il 06/10/2017 17:34
Data di creazione	giovedì 05 ottobre 2017 11:15:52

Osservazione n. 1	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 17:22:29
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
via Novara	
Testo da inserire	
via Novara (da Confine Comunale a intersezione con via Harar)	
Motivazioni	
(pagina 186) Errore materiale: Per via Novara specificare quale tratto è preso in considerazione	

Osservazione n. 2	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 17:22:29
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Rientrano in tale categoria, in via prioritaria: via Ascanio Sforza; via Chiesa Rossa; corso Lodi; viale Monza; corso XXII Marzo.	
Testo da inserire	
<ul style="list-style-type: none"> • via Novara (da intersezione con via Harar fino via Rembrandt) • via Rembrandt • Via Rubens 	
Motivazioni	

(pagina 186 - 187) Rendere coerente la "Classifica funzionale della rete stradale di progetto" (figura 7.23) con la "Riqualificazione degli assi e dei nodi di scenario di piano" (figura 7.24). Si chiede pertanto di inserire nell'elenco puntato delle strade di quartiere anche altre vie.

Osservazione n. 3

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 17:22:29
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Figura 7.24 Riqualificazione degli assi e dei nodi – Scenario di Piano

Testo da inserire

Figura 7.24 Riqualificazione degli assi e dei nodi – Scenario di Piano (con grafica corretta)

Motivazioni

(Figura 7.24 "Riqualificazione degli assi e dei nodi – Scenario di Piano" a pagina 189) Errore materiale: l'intervento sulla strada principale numero 3 dovrebbe risultare in parte su "Strada primaria" (da Confine Comunale a intersezione con via Harar) e in parte su "Strada secondaria con limiti di velocità" (da intersezione con via Harar fino alla cerchia Filoviaria).

Osservazione n. 4

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.1 Reti
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 17:26:37
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Altri interventi contribuiscono a integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente o a connettere grandi servizi (Bovisa, Rogoredo, Affori, Bicocca) o quartieri storici e parchi, come nel caso dell'asse di Baggio e Via delle Forze Armate o di Via Ripamonti.

Testo da inserire

Altri interventi contribuiscono a integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente o a connettere grandi servizi (Bovisa, Rogoredo, Affori, Bicocca) o quartieri storici e parchi, come nel caso dell'asse di Baggio e Via delle Forze Armate, dell'Asse Via Novara, Via Rembrandt e Via Rubens o di Via Ripamonti.

Motivazioni

(pagina 227) Integrazione del testo richiesta in coerenza con:

- l'intervento di riqualificazione dell'asse Novara-Rembrandt-Rubens (previsto nel capitolo 7.3.1.2 "Riqualificazione di assi e nodi");
- il principio generale di continuità degli itinerari ciclabili tra centro storico e periferie;
- la rete degli itinerari ciclabili del Piano di Governo del Territorio (come da Figura 7.33 "Itinerari ciclabili del PGT e interventi programmati nello scenario di riferimento" a pagina 226);
- l'obiettivo di integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente a connettere grandi servizi o quartieri storici e parchi.

Osservazione n. 5

Documento/Capitolo

Documento di piano : 7.3.3.1 Reti

Data di ultima modifica

venerdì 06 ottobre 2017 17:26:37

Operazione

Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Figura 7.36 "Ciclabilità nell'area urbana – Scenario di Piano" a pagina 230

Testo da inserire

Figura 7.36 "Ciclabilità nell'area urbana – Scenario di Piano" a pagina 230: Inserire, in priorità alta, l'itinerario di collegamento tra l'itinerario 12 Baggio e l'itinerario 13 San Siro denominandolo itinerario Novara.

Motivazioni

(Figura 7.36 "Ciclabilità nell'area urbana – Scenario di Piano" a pagina 230) Integrazione della figura richiesta in coerenza con:

- l'intervento di riqualificazione dell'asse Novara-Rembrandt-Rubens (previsto nel capitolo 7.3.1.2 "Riqualificazione di assi e nodi");
- il principio generale di continuità degli itinerari ciclabili tra centro storico e periferie;
- la rete degli itinerari ciclabili del Piano di Governo del Territorio (come da Figura 7.33 "Itinerari ciclabili del PGT e interventi programmati nello scenario di riferimento" a pagina 226);
- l'obiettivo di integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente a connettere grandi servizi o quartieri storici e parchi.

Tavola da modificare - proposta n. 1 (ID=#114)	
Tavola	Tavole : Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 17:33:55
Descrizione delle modifiche	
<p>Si richiede di inserire nella "Rete di itinerari prioritari PUMS" anche l'Asse Via Novara, Via Rembrandt, via Rubens fino a Piazza De Angeli. L'Integrazione è richiesta in coerenza con: • l'intervento di riqualificazione dell'asse Novara-Rembrandt-Rubens (previsto nel capitolo 7.3.1.2 "Riqualificazione di assi e nodi"); • il principio generale di continuità degli itinerari ciclabili tra centro storico e periferie; • la rete degli itinerari ciclabili del Piano di Governo del Territorio (come da Figura 7.33 "Itinerari ciclabili del PGT e interventi programmati nello scenario di riferimento" a pagina 226); • l'obiettivo di integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente a connettere grandi servizi o quartieri storici e parchi.</p>	

Allegati			
Descrizione	Nome file	Dimensioni	Hash MD5
<i>Nessun allegato</i>			

Monica Magnaguagno

Da: webmaster@amat-mi.it
Inviato: venerdì 6 ottobre 2017 17:34
A: [REDACTED]
Cc: pianimobilita@pec.comune.milano.it; pums.milano@amat-mi.it
Oggetto: Finalizzazione contributo osservazioni al PUMS per Carla Ceccarelli
Allegati: ricevuta_contributo.pdf

Gentile Carla Ceccarelli,

abbiamo ricevuto la richiesta di finalizzazione del tuo contributo online al PUMS.

I dati da te inseriti verranno inoltrati all'ufficio competente del Comune per l'elaborazione.

Da questo momento il tuo contributo non è più modificabile.

Data/ora della richiesta: 06/10/2017 17:34:13.

Cordiali saluti,

lo staff di AMAT

OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 455766/2017
Del 10/10/2017 15:43:12
POLITECNICO DI MILANO
(S) U. PIANIFICAZIONE GEN
10/10/2017

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Guereschi, Perotto
Nome	Fabio Carlo, Eleonora
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Politecnico di Milano
Ruolo ricoperto	Servizio Sostenibilità di Ateneo – Mobility Management
Via/piazza	Piazza Leonardo da Vinci, 32
Città	Milano
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aprendo il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1	
	Capitolo
	Pagina
Motivazioni	
Testo da eliminare o sostituire	
Testo da inserire <input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo <input type="checkbox"/> Dopo la frase:	

Osservazione n. 2	
	Capitolo
	Pagina
Motivazioni	
Testo da eliminare o sostituire	
Testo da inserire <input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo <input type="checkbox"/> Dopo la frase:	

Osservazione n. 3	
	Capitolo
	Pagina
Motivazioni	
Testo da eliminare o sostituire	
Testo da inserire <input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo <input type="checkbox"/> Dopo la frase:	

Osservazione n. 4	
	Capitolo
	Pagina
Motivazioni	
Testo da eliminare o sostituire	
Testo da inserire <input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo <input type="checkbox"/> Dopo la frase:	

Osservazione n. 5	
	Capitolo
	Pagina
Motivazioni	
Testo da eliminare o sostituire	
Testo da inserire <input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo <input type="checkbox"/> Dopo la frase:	

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	2	Titolo	TRASPORTO PUBBLICO LOCALE
-----------	---	--------	---------------------------

Descrizione delle modifiche

- Realizzazione di un percorso veloce che colleghi le fermate delle MM Affori - Bignami – Sesto Marelli – Cologno Sud. Creando così un miglior collegamento tra le zone periferiche della città che permetterebbe all'utente del TPL di non dover passare da Centrale o Duomo per fare il cambio di linea.

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	3	Titolo	MODERAZIONE DEL TRAFFICO
-----------	---	--------	--------------------------

Descrizione delle modifiche

- Sistemazione del tratto iniziale di Via Andrea Maria Ampère (civici 1-2-3). L'area dovrebbe essere già una zona pedonale, ma attualmente manca la segnaletica nell'ingresso di Piazza Leonardo da Vinci (dove c'è l'edicola). Ciò fa sì che nell'area convivano pedoni, utenti del chiosco, ciclisti e scooteristi. In un giorno lavorativo si possono infatti trovare, più di 40 moto/scooter parcheggiati e più di 80 biciclette (sono attualmente presenti solo 15 archetti, quindi le restanti 50 bici sono chiuse attorno a pali, alberi e ringhiere...)
- Realizzazione di area pedonale (o zona a traffico pedonale privilegiato) nella prima parte di Via Savona (da incontro con via Tortona, fino ad incrocio con Via Montevideo). I numerosi bar e ristoranti presenti della via, i marciapiedi molto piccoli, i parcheggi per residenti su un lato e le barriere costruite per evitare che gli utenti dei locali stiano in strada, fanno sì che i pedoni camminino costantemente in mezzo alla sede stradale.
- Estensione della Zona 30 di Città Studi fino a Via Leoncavallo, in modo da comprendere anche la sede del Politecnico presente in Via Mancinelli

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	6	Titolo	MOBILITA' CICLISTICA
-----------	---	--------	----------------------

Descrizione delle modifiche

- Realizzazione di un percorso ciclabile in Via Grossich e Via Golgi che tagli Città Studi in modo da collegare il Politecnico di Milano, l'Università Statale di Milano e gli altri istituti del quartiere sia alla Stazione di Lambrate, sia a Via Marescalchi. Questo permetterebbe, nell'interesse di rilancio del quartiere Città Studi come Campus Sostenibile, anche il futuro collegamento di mobilità dolce tra la fermata della MM2-Lambrate e la metro 4 sull'asse Argonne/Forlanini. Infatti, se l'accesso di Città Studi da nord (linea M2) oggi è ben rappresentato, il collegamento da sud appare ancora debole.
- Realizzazione di un percorso ciclabile lungo tutta Via Andrea Solari, che si colleghi al tratto esistente di Via Modestino. Percorso ciclabile da realizzare separatamente dall'area pedonale, in

quanto sulla Via si affacciano numerose attività commerciali da cui deriva un elevato flusso di pedoni.

- Realizzazione di un percorso ciclopedonale su via Novate per collegare l'esistente percorso sito in Via Polveriera con il percorso presente in via Comasina (percorso fondamentale per raggiungere la fermata dell'M3 Comasina)
- Realizzazione di un percorso ciclopedonale sulla Via dei Giori, che consenta di raggiungere in sicurezza il capolinea della M3 di Comasina agli abitanti del comune di Cormano, Novate, Bollate e Paderno Dugnano
- Realizzazione di un percorso ciclabile sulla via Litta Modignani utile per collegare il quartiere di Affori (MM Comasina e Affori FN) con il quartiere di Milano-Quarto Oggiaro (Quarto Oggiaro FN)
- Realizzazione di un percorso ciclopedonale in via Lisiade Pedroni, che consenta il collegamento tra la Via Martin Luther King e la Via Cosenz/Minzoni permettendo di raggiungere in sicurezza l'area Bovisa/Politecnico, proveniendo da Novate, Affori.
- Realizzazione di un percorso ciclopedonale nel tratto terminale di Via Castellammare - inizio Via Pacubio per collegamento in sicurezza zone Quarto Oggiaro e Bovisa.

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

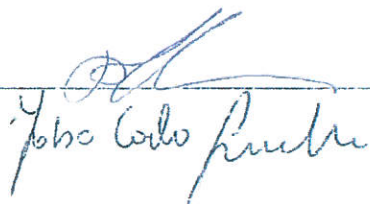
L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 06/10/2017

firma



Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: [REDACTED]" <posta-certificata@telecompost.it>

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC: [REDACTED]

Ricevuto il: 06/10/2017 06:03 PM

Oggetto: ANOMALIA MESSAGGIO: Osservazioni PUMS _ Servizio Sostenibilità del Politecnico di Milano

Priorità: normale

[postacert.eml\(3597176\)](#)

[smime.p7s\(3321\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella Segna come: Da leggere Sposta in: DELETED ITEMS DRAFTS RECEIPTS SENT ITEMS](#)
[da webamat mail non pums pums trattate spam](#)

Anomalia del messaggio Il giorno 06/10/2017 alle ore 18:03:47 (+0200) è stato ricevuto il messaggio "Osservazioni PUMS _ Servizio Sostenibilità del Politecnico di Milano" proveniente da [REDACTED] ed indirizzato a: pianimobilita@pec.comune.milano.it Tali dati non sono stati certificati per il seguente errore: Impossibile effettuare il riconoscimento della firma. Il messaggio originale è incluso in allegato

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: [redacted]" <posta-certificata@telecompost.it>

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC: [redacted]

Ricevuto il: 06/10/2017 06:03 PM

Oggetto: ANOMALIA MESSAGGIO: Osservazioni PUMS _ Servizio Sostenibilità del Politecnico di Milano

Priorità: normale

[postacert.eml\(3597176\)](#)

[smime.p7s\(3321\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#)
[da webamat](#) [mail non pums](#) [pums trattate spam](#)

Anomalia del messaggio Il giorno 06/10/2017 alle ore 18:03:47 (+0200) è stato ricevuto il messaggio "Osservazioni PUMS _ Servizio Sostenibilità del Politecnico di Milano" proveniente da "[redacted]" ed indirizzato a: pianimobilita@pec.comune.milano.it Tali dati non sono stati certificati per il seguente errore: Impossibile effettuare il riconoscimento della firma. Il messaggio originale è incluso in allegato

Claudia Ceccarelli

Da: Fabio Carlo Guereschi [redacted]
Inviato: venerdì 6 ottobre 2017 18:04
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Cc: Eleonora Perotto
Oggetto: Osservazioni PUMS _ Servizio Sostenibilità del Politecnico di Milano
Allegati: Osservazioni PUMS_Servizio Sostenibilità PoliMi .docx.pdf

Buonasera,

vi alleghiamo alla mail il modulo compilato con le nostre osservazioni riguardo al PUMS.
Rimaniamo in attesa di un gentile riscontro per la corretta ricezione del documento.

Cordialmente
Fabio Guereschi

Fabio Carlo Guereschi

Politecnico di Milano
Piazza Leonardo da Vinci, 32, 20133 Milano.
Direzione Generale | Servizio Sostenibilità di Ateneo
Edificio 1, piano primo
e-mail: [redacted]

Città Studi Campus Sostenibile project
www.campus-sostenibile.polimi.it
www.facebook.com/CittaStudiCampusSostenibile



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 452499/2017

Del 09/10/2017 14:58:04
FIAB CICLOBBY
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
09/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente ed Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

Dati Osservante

Cognome	biscaro
Nome	guida
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ruolo	presidente
Ragione sociale	FIAB Ciclobby

Preferenze privacy

Accetto i termini dell'informativa sulla privacy

Sono disponibile ad essere contattato dai tecnici del Comune in merito alle mie osservazioni.

Stato del contributo

Stato	Chiuso e inviato il 07/10/2017 21:00
Data di creazione	domenica 01 ottobre 2017 11:44:03

Osservazione n. 1	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 1.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PUMS
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:20:17
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>È una centralità necessaria nei fatti, sollecitata da tutti i soggetti consultati nel percorso di elaborazione del PUMS, e coerente con le politiche e le migliori pratiche europee e questo può avvenire aumentando l'efficienza del sistema trasporto pubblico anche attraverso la valorizzazione di tecnologie digitali, sistemi intelligenti e mezzi elettrici.</p>	
Testo da inserire	
e favorendo la diffusione della mobilità pedonale e ciclabile	
Motivazioni	
<p>L'obiettivo della sostenibilità attraverso veicoli a zero emissioni non significa solo aumentare l'efficienza in tal senso del trasporto pubblico, ma anche e soprattutto favorire la mobilità attiva, l'unica davvero a zero emissioni. Si ritiene necessario integrare il paragrafo dedicato alla enunciazione delle scelte strategiche con tale considerazione</p>	

Osservazione n. 2	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 1.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PUMS
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:20:17
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Il PUMS attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità più efficiente anche verso veicoli a zero emissioni.</p>	
Testo da inserire	

Il PUMS attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità più efficiente e a bassa impronta ecologica anche attraverso la promozione della mobilità pedonale e ciclistica e la diffusione di veicoli a zero emissioni.

Motivazioni

Evidenziare sin dalle premesse gli obiettivi di riduzione dell'impronta ecologica della mobilità anche attraverso il riconoscimento esplicito del ruolo della mobilità pedonale e ciclistica.

Osservazione n. 3

Documento/Capitolo

Documento di piano : 1.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PUMS

Data di ultima modifica

sabato 07 ottobre 2017 17:20:17

Operazione

Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato

Testo da inserire

Garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato, nonché attraverso la promozione della mobilità attiva (pedonale e ciclistica)

Motivazioni

Evidenziare sin dalle premesse gli obiettivi di riduzione dell'impronta ecologica della mobilità anche attraverso il riconoscimento esplicito del ruolo della mobilità pedonale e ciclistica. (V. Tabella 1.1; punto 1.a)

Osservazione n. 4

Documento/Capitolo

Documento di piano : 3 RIFERIMENTI NORMATIVI E PROGRAMMATICI

Data di ultima modifica

venerdì 06 ottobre 2017 10:05:53

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Per quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità collettiva, il PUMS, ha svolto specifici approfondimenti finalizzati ad armonizzare le previsioni derivanti dagli strumenti sovraordinati all'interno del proprio scenario temporale, economico/finanziario (cfr cap 6 e cap 7).	
Testo da inserire	
Per quanto infine riguarda il tema delle connessioni ciclabili con i comuni contermini il PUMS porta gli attestamenti della sua rete portante ai confini comunali, rimandando a specifici tavoli di coordinamento da istituire nell'ambito del Biciplan, la definizione degli assetti definitivi di tali connessioni e delle relative modalità e priorità realizzative.	
Motivazioni	
nel ragionamento sugli elementi che costituiscono punti di contatto/integrazione con la pianificazione di livello provinciale, e in particolare con il PTCP, non viene citato il piano MIBici, tutt'ora vigente, dal quale in particolare trarre le indicazioni necessarie per individuare gli itinerari di connessione con i comuni di prima cintura (tale riferimento è invece correttamente riportato nelle tavole)	
Osservazione n. 5	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.1.2 Moderazione del traffico
Data di ultima modifica	domenica 01 ottobre 2017 16:01:50
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
Non son al momento disponibili dati sull'efficacia degli interventi realizzati. Sarà questa una delle prime attività da svolgere prima di proseguire nelle ulteriori realizzazioni al fine di mettere a punto le tecniche progettuali e procedurali impiegate.	
Motivazioni	

le zone a traffico moderato sono giustamente indicate come uno degli strumenti fondamentali per la diffusione della ciclabilità. Nel paragrafo citato è dato conto della estensione raggiunta (152.000 mq) ma non dei risultati ottenuti in termini di riduzione effettiva delle velocità, di aumento della mobilità attiva e, soprattutto, di aumento della sicurezza. Conoscere tale dato è come ben si immagina essenziale per giustificare e/o meglio orientare tale politica e per la messa a punto delle tecniche progettuali.

Osservazione n. 6

Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.1.3 Area C
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:24:00
Operazione	Elimina il testo originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

[4] A partire dal settembre 2012, nei giorni di giovedì l'ora di termine del provvedimento è stata anticipata alle 18:00

Motivazioni

L'anticipazione dell'orario di termine di AreaC al giovedì muove dall'idea che questo favorisca il commercio. La riduzione, introdotta con i cd. "Giovedì dello shopping", è secondo noi sbagliata perché muove dal presupposto che, per fare acquisti, vi sia la necessità di usare l'auto privata; semmai si dovrebbe in quei giorni estendere AreaC fino a tarda sera, con un rinforzo significativo delle frequenze dei mezzi pubblici, dimostrando che è possibile un modo diverso di vivere la città. Ad ogni modo, i risultati della sperimentazione, come pubblicamente annunciati, hanno del tutto smentito le attese. Pertanto, il termine anticipato del giovedì appare ormai privo di qualsiasi motivazione sia pure ipotetica e deve essere superato anche per non mantenere attiva un'eccezione che non è chiara né motivata, neppure giuridicamente, e costituisce un vizio di logicità e coerenza del provvedimento AreaC.

Valutare se rimuovere del tutto la nota, ovvero se specificare che si tratta di una "riduzione sperimentale", stabilendo in tal caso un termine breve (max 6 mesi dall'approvazione del PUMS) per la decisione finale, tenuto conto dei risultati del monitoraggio di efficacia e della coerenza rispetto agli obiettivi del provvedimento.

Osservazione n. 7

Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.2.1 Reti
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:29:03

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Le singolarità di questi problemi sono state affrontate per mitigare o annullare del tutto i pericoli, agevolando il transito dei ciclisti in vari modi, per esempio con piste ciclabili, ascensori più ampi e profondi, rampe dedicate, scivoli e canaline per aiutare a superare le barriere.</p>	
Testo da inserire	
<p>In linea generale, per la realizzazione della Rete, utilizzando le diverse tipologie di intervento sopra richiamate, si assumono come criteri guida - sia per le ricuciture dell'esistente, sia per le nuove progettazioni - quelli di: continuità origine-destinazione, riconoscibilità, accessibilità, visibilità, attrattività, sicurezza, velocità, assicurando le sinergie anche con i Comuni contermini per favorire la mobilità ciclistica non solo sull'intero territorio urbano, ma anche su quello dell'area metropolitana.</p>	
Motivazioni	
<p>Dopo la ricognizione attraverso il lungo excursus dello stato di fatto, delle sue recenti evoluzioni, degli aspetti ritenuti positivi e delle criticità, è opportuna una dichiarazione sui nuovi principi-guida che sancisca sin da qui il cambiamento di indirizzo rappresentato dal PUMS.</p>	
Osservazione n. 8	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.2.2 Servizi – Parcheggi per biciclette
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:32:06
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Il Comune di Milano ha introdotto la norma (Regolamento d'igiene e Regolamento edilizio), per gli edifici privati, di prevedere – qualora essi siano serviti da cortile – uno spazio destinato al parcheggio delle biciclette di chi vive o lavora nei civici collegati al cortile. Nel 2014 è stato infatti approvato il nuovo regolamento edilizio, che prevede nuove norme riguardanti la predisposizione di spazi destinati a parcheggio negli interventi di sostituzione e di nuova costruzione degli stabili.</p>	
Testo da inserire	

Per superare le molte limitazioni fraposte nel tempo all'accessibilità delle bici negli spazi residenziali, sulla scorta della Legge regione Lombardia n. 38/92 (art. 6), il Comune di Milano ha introdotto sin dal 1995 (inizialmente nel corpo normativo del Regolamento Edilizio, art. 3.5.2) una norma, trasferita dal 1999 nel Regolamento Edilizio, la quale prevede specificamente che in tutti i cortili esistenti o di nuova edificazione deve essere consentito il parcheggio di chi vive o lavora nei numeri civici collegati al cortile (art. 51). Nel 2014 è stato approvato il nuovo Regolamento Edilizio che, all'art. 110, oltre a confermare le disposizioni relativamente ai cortili esistenti, rafforza le previsioni per i nuovi insediamenti, stabilendo dotazioni minime in termini di spazio e posti bici per tutte le tipologie di nuova realizzazione. Si evidenzia inoltre che, in ottemperanza alla Legge regione Lombardia 7/2009 (art. 6 comma 6) negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni, che, ove possibile, devono essere attrezzati.

Motivazioni

Le previsioni sulle bici nei cortili presenti nella regolamentazione descritta nel testo vanno meglio chiarite nella loro evoluzione storica e nella loro consistenza.

Osservazione n. 9

Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.2.4 Servizi – Bike sharing
Data di ultima modifica	venerdi 06 ottobre 2017 10:16:13
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Testo da inserire

PARAGRAFO DA INTEGRARE

Motivazioni

il capitolo del Bike Sharing va profondamente rivisto alla luce del nuovo bando per il free floating, novità che impone di chiarire motivazioni e finalità del nuovo bando nonché ruolo e prospettive del BS attuale
si ritiene utile alleggerire nel testo le informazioni di dettaglio

Osservazione n. 10

Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.5.1 Sosta su strada
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:42:31
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
L'incremento della sosta regolamentata porta alla razionalizzazione degli spazi e alla conseguente riduzione degli spazi liberi, in linea con gli obiettivi del PGTU, nel quale si definisce la regolamentazione della sosta come uno strumento efficace per ottenere miglioramenti in termini di offerta stradale e per il miglioramento degli spazi urbani.	
Testo da inserire	
<p>Si ritiene opportuno introdurre un sistema di tariffazione della sosta esteso all'intera città (cd. park pricing), che permette una applicazione molto precisa e selettiva, nel senso che può essere modulata: tariffe più elevate nelle zone maggiormente dotate di mezzi pubblici, dove maggiori sono le alternative di trasporto, tariffe più leggere nelle zone meno servite dai trasporti pubblici, con agevolazioni ed esenzioni altrettanto mirate (es. veicoli del car sharing).</p> <p>L'adozione di un sistema diffuso di park pricing richiede che si adotti un controllo efficace e non episodico della sosta abusiva, anche per quanto riguarda il carico/scarico merci.</p>	
Motivazioni	
Sulla sosta regolamentata, occorre finalmente superare l'idea di una immanenza tra la proprietà del veicolo e un preteso diritto al parcheggio residenziale gratuito, introducendo viceversa il principio che l'offerta di sosta regolare non debba essere gratuita nemmeno per i residenti.	
Osservazione n. 11	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 4.5.1 Sosta su strada
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 17:42:31
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
L'incremento della sosta regolamentata porta alla razionalizzazione degli spazi e alla conseguente riduzione degli spazi liberi, in linea con gli obiettivi del PGTU, nel quale si definisce la regolamentazione della sosta come uno strumento efficace per ottenere miglioramenti in termini di offerta stradale e per il miglioramento degli spazi urbani.	
Testo da inserire	
In piena coerenza con i principi sopra espressi, per quanto concerne la sosta irregolare va ribadita la necessità di intervenire affinché le prassi di tolleranza sulla sosta illegale (es. marciapiedi, parterre alberati, isole spartitraffico e simili) vengano eliminate, applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte (Polizia Locale).	

Motivazioni	
<p>Il tema della riduzione del traffico e della gestione dell'offerta di sosta, letto nella sua accezione positiva, è anche quello della necessità di restituire accessibilità agli spazi pubblici. (DA INSERIRE DOPO PRECEDENTE OSSERVAZIONE #132)</p>	
Osservazione n. 12	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 10:17:50
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Al fine di fare crescere la mobilità ciclistica la strategia si basa essenzialmente sulle due seguenti azioni</p>	
Testo da inserire	
<p>Due delle principali componenti strutturali delle strategie per la crescita della mobilità a seguito considerate sono:</p>	
Motivazioni	
<p>la strategia per la crescita della mobilità ciclistica è qui sintetizzata in due punti: interventi sulla rete e interventi sui servizi, cioè bicistazioni. Non si considera qui l'ampio spettro di azioni che compongono le politiche per la ciclabilità (i.e. comunicazione e marketing, formazione nelle scuole ecc.); la frase è errata e va riformulata</p>	

Osservazione n. 13	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 10:17:50
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Tale risultato può essere perseguito attraverso una oculata progettazione della piattaforma stradale che tenga conto di:	
Testo da inserire	
La disponibilità di tecniche 'leggere' di preferenziazione/protezione	
Motivazioni	
l'osservazione precedente sulle tecniche di progettazione per la ciclabilità non 'invasive' si ripropone qui	
Osservazione n. 14	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 10:17:50
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili con riferimento all'area più centrale della città ed in particolare a quella parte di territorio densamente urbanizzato interna alla cerchia filoviaria.	
Testo da inserire	
Il raggiungimento degli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009 in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, richiedono pertanto di accompagnare gli interventi 'strutturali' qui descritti e considerati nello strumento di simulazione con politiche più ampie, in particolare di comunicazione, marketing, educazione che dovranno essere identificate e tempestivamente attuate utilizzando lo strumento specifico del Biciplan, da avviare immediatamente a valle dell'approvazione del PUMS, nonché un sistema di monitoraggio che consenta di controllare con continuità l'efficacia delle azioni intraprese.	
Motivazioni	

il paragrafo si conclude da una parte dichiarando l'effetto atteso dalla realizzazione degli interventi sulla rete (+40%) e, dall'altra, ricordando il target sottoscritto con la carta di Bruxelles di arrivare al 20% di mobilità in bicicletta al 2020 (+230%), senza spiegare la relazione tra i due valori e come a partire dal primo si potrà raggiungere il secondo, e questo anche ritenendo -cosa peraltro non corretta e non condivisibile- di poterlo applicare ai soli viaggi interni alla cerchia filoviaria

Osservazione n. 15

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:01:46
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate;

Testo da inserire

anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero;
- di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero;

Motivazioni

I sensi unici eccetto bici sono una realtà consolidata in tutta Europa, in assenza di una normativa specifica, il Ministero dei Trasporti ha dato un proprio parere sulla fattibilità tecnica nelle città con il prot. 6234 del 21/12/2011. L'osservazione risulta inoltre coerente con il testo del PUMS emendato riportato a pag. 227 dove in ottica di dare maggiore continuità agli itinerari ciclabili si riporta la seguente indicazione: "[...] fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale, nelle strade che abbiano caratteristiche adeguate per ospitarlo". Con l'aumento delle bici in città, anche grazie all'apertura del bike sharing free floating, Milano ha più che mai bisogno di nuove, diffuse e leggere infrastrutture per la ciclabilità; le zone 30 sono una grande opportunità per ampliare il numero di sensi unici eccetto bicicletta.

Osservazione n. 16

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:01:46

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Le Isole Ambientali sono sempre ambiti caratterizzati da funzioni prevalentemente locali, entro i quali è tuttavia necessario o opportuno ridurre o eliminare il traffico di attraversamento e, ove possibile, realizzare interventi di riuso e rifunzionalizzazione degli spazi a favore dell'uso pedonale nonché generare le condizioni per una sicura promiscuità della circolazione dei veicoli motorizzati con la bicicletta.</p>	
Testo da inserire	
<p>È auspicabile mettere in atto sperimentazioni che, attraverso la sistemazione temporanea di strade e aree identificate, puntino a far comprendere i vantaggi della moderazione del traffico, a partire dai residenti. Un progetto culturale, prima che tecnico, propedeutico alla realizzazione di zone 30 previste dall'Amministrazione, che si attuerà con il supporto e l'apporto dei residenti, delle realtà associative, delle scuole, dei commercianti e dell'Amministrazione comunale stessa.</p>	
Motivazioni	
<p>Sulla base di esperienze già attuate in altre città italiane (cfr. esperienze di realizzazione di zone 30 dal basso dell'architetto Matteo Dondè, Terni 2013 e Casalmaggiore 2014) si propone di rendere Zona 30, con un intervento a costo (quasi) zero, un insieme di vie, intervenendo principalmente sulla sosta e sull'arredo urbano di recupero. Il tutto si realizza con il coinvolgimento diretto dei residenti. Gli interventi principali consistono nel restringere la carreggiata al minimo consentito dalla normativa per ridurre le velocità e ricavare spazio per i pedoni, sottraendolo di fatto alla doppia fila e alla sosta selvaggia. Spostando la sosta da "in linea" a "a pettine", si creano chicane che costringono gli automobilisti a rallentare visibilmente la velocità. Lo spazio recuperato con il restringimento di carreggiata permette di realizzare aiuole, spazi di sosta attrezzati con panchine, etc. recuperando così qualità urbana e vivibilità del quartiere</p>	
Osservazione n. 17	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:01:46
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Si è già chiarito come il concetto di "Zona 30" vada trasformato in quello di "Città 30", secondo il quale tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione del traffico privato e/o del trasporto pubblico possono utilmente subire un abbassamento generalizzato dei limiti di velocità.</p>	

Testo da inserire

Applicare nel breve termine la riduzione strutturale del limite di velocità urbano a 30 km/h in tutte le strade urbane dotate di controviali laterali (es. viali delle regioni).
In alcuni casi, tale misura può essere adottata anche come soluzione-ponte rapidamente operativa e disponibile in attesa che venga completata la realizzazione di itinerari ciclabili già programmati (es. corso Sempione), al fine di consentire comunque alle bici una convivenza maggiormente sicura in carreggiata con gli altri veicoli.

Motivazioni

Il controllo e la riduzione della velocità del traffico veicolare in ambito urbano appaiono imprescindibili per il miglioramento della sicurezza stradale e la riduzione delle emissioni, nonché per ricreare le condizioni di accessibilità dello spazio pubblico. Alcuni interventi adottati in tempi brevi possono contribuire in modo significativo ad anticipare i cambiamenti previsti in arco piano.

Osservazione n. 18

Documento/Capitolo

Documento di piano : 7.3.1.5 Itinerari pedonali

Data di ultima modifica

venerdì 06 ottobre 2017 10:22:53

Operazione

Sostituisci il testo originale con quello da inserire**Testo originale da eliminare, sostituire o integrare**

accompagnata dall'adozione di tecnologie a protezione della mobilità pedonale e delle utenze deboli, quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici.

Testo da Inserire

adozione di interventi di messa in sicurezza basati sull'adeguamento delle distanze di visibilità, sulla riduzione delle luci libere di attraversamento (rifugi centrali, normalizzazione ampiezza corsie) sul controllo dei comportamenti degli automobilisti (velocità, sorpasso, sosta irregolare) e su quanti altri dispositivi è possibile e opportuno inserire per rendere per quanto possibile sicuri tali itinerari

Motivazioni

la realizzazione degli itinerari pedonali deve essere accompagnata da interventi sistematici di messa in sicurezza dei tutti i punti di conflitto esistenti con i flussi motorizzati, si immagina a partire dai punti in cui i primi sono attraversati dai secondi. Tuttavia tali interventi non possono essere ridotti alla adozione di " ..tecnologie quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici.

Osservazione n. 19

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.

Testo da inserire

Il PUMS, immediatamente dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

Motivazioni

La redazione dello strumento di settore per lo sviluppo delle strategie sulla ciclabilità, il BICIPLAN, deve essere prevista la PUMS in termini non generici ma formalmente impegnativi per l'Amministrazione.

Osservazione n. 20

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento, ma ammette i dovuti margini di flessibilità alle scelte, in relazione al cambiamento degli scenari di mobilità, agli spostamenti demografici previsti, all'auspicato aggiornamento della normativa. La priorità degli interventi dipenderà essenzialmente dal peso che ciascuno dei seguenti punti assumerà di volta in volta nelle decisioni:

Testo da inserire

Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento. La traduzione di tali indicazioni in un programma operativo è affidata al BICIPLAN che, per quanto riguarda lo specifico tema della realizzazione della rete, terrà in particolare conto dei seguenti fattori:

Motivazioni

Il PUMS deve affidare esplicitamente al Biciplan il compito di specificare quali interventi fare e con quale priorità effettuarli, rafforzando la prescrittività degli enunciati al riguardo

Osservazione n. 21

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Nella misura in cui l'evoluzione della normativa lo consentirà, sarà possibile adottare a tal fine soluzioni altrove già ampiamente in uso, come il doppio senso ciclabile nei sensi unici e la linea di arresto avanzata per le biciclette.

Testo da inserire

Saranno in particolare adottate alcune fattispecie già previste, o ammesse a seguito di specifici pareri ovvero non in contrasto con la normativa vigente, ancorchè poco o per nulla utilizzate nella pratica realizzativa milanese. Ci si riferisce in particolare alla circolazione delle sole biciclette in uno dei due sensi di marcia di particolari categorie di strada, al tracciamento di corsie ciclabili affiancate alla sosta, alla prosecuzione delle corsie ciclabili sino alle intersezioni.

Motivazioni

sulla base di un parere del Ministero dei Trasporti (prot.6234 del 21/12/11) è in realtà già oggi possibile, a determinate condizioni, prevedere la circolazione delle sole biciclette in un senso di marcia.

Osservazione n. 22

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Si indica quale opportuna l'apertura di un capitolo di spesa stabilmente e specificatamente destinato, tra le voci di bilancio, ad attività di comunicazione sia generali che mirate, da ripetersi periodicamente e costantemente, specificatamente indirizzate all'utenza ciclistica. Tali campagne devono rientrare nelle attività di formazione e educazione stradale, da trattarsi nel quadro degli obblighi di destinazione funzionale di parte delle risorse acquisite da proventi da sanzioni per infrazioni al Codice della Strada.

Testo da inserire

Il PUMS prevede l'apertura di un capitolo di spesa stabilmente e specificatamente destinato, tra le voci di bilancio, ad attività di comunicazione, formazione e marketing sia generali che mirate, da ripetersi periodicamente e costantemente, specificatamente indirizzate all'utenza ciclistica. Tali campagne possono rientrare anche nelle attività di formazione e educazione stradale, da trattarsi nel quadro degli obblighi di destinazione funzionale di parte delle risorse acquisite da proventi da sanzioni per infrazioni al Codice della Strada. Dimensioni, caratteristiche e modalità di tali campagne saranno definite dal Biciplan.

Motivazioni

Prevedere l'attuazione di campagne di comunicazione, formazione e, è bene aggiungere, marketing in senso stretto, non è solo opportuno ma indispensabile se si punta alla crescita dell'utenza ciclistica

Osservazione n. 23

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
<p>Per quanto più specificatamente riguarda il tema delle connessioni con il territorio dei comuni limitrofi, si tratta sia di proseguire le grandi radiali citate, sia di operare, nelle zone caratterizzate dal continuum urbano, una più fine cucitura dei percorsi, in particolare di accesso ai grandi poli attrattori (scuole, ospedali ecc.). Rispetto a questo tema, il cui sviluppo progettuale è affidato al Biciplan in coordinamento con gli enti interessati, il PUMS dà una indicazione di massima priorità realizzativa.</p>	
Motivazioni	
<p>Uno degli aspetti più critici nella realizzazione della rete ciclabile è quello delle connessioni degli itinerari radiali con i sistemi dei comuni di prima cintura, connessioni rese difficili più che da problemi realizzativi in alcuni casi pur presenti, <u>soprattutto dalla mancanza di soggetti capaci di trainarne la realizzazione</u>, data la sostanziale assenza sul tema sia dell'autorità metropolitana che dello stesso Comune di Milano. Si ritiene pertanto ben opportuno che, nei criteri utilizzati nella definizione delle priorità, sia esplicitamente citato tale aspetto.</p>	
Osservazione n. 24	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Elimina il testo originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Eliminare nella tabella 7.3 la distinzione tra percorsi in struttura e in segnaletica, limitandosi a una nota che riferisca del costo medio unitario applicato per quantificare gli investimenti necessari.</p>	
Motivazioni	
<p>I valori riportati nello specchietto non corrispondono a quanto affermato nella frase precedente circa una logica nuova che privilegia gli interventi leggeri rispetto a quelli infrastrutturati, più lunghi e costosi da realizzare, di maggiore impatto e non sempre più efficienti e sicuri.</p>	

Osservazione n. 25	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
Tutte le previsioni sopra riportate saranno ovviamente da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura offerta e del loro impatto sul sistema attuale	
Motivazioni	
Non pare ragionevole confermare quanto previsto dal PUMS in termini di espansione del servizio Bikemi, da triplicare entro il 2025 con costi tutti a carico diretto dell'Amministrazione Comunale, anche dopo l'apertura a nuovi operatori e alle relative nuove tecnologie (eliminazione dei docks, free floating)	

Osservazione n. 26	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette;	
Testo da inserire	
e colonnine per ricarica di e-bike	
Motivazioni	
sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette;	

Osservazione n. 27	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.	
Testo da inserire	
<p>A questo proposito, il PUMS, immediatamente dopo la sua approvazione, avvia la redazione del programma attuativo attraverso il piano di settore dedicato (Piano della Mobilità Ciclistica o Bicycle Masterplan o Biciplan). Tale BICIPLAN, finalizzato a dare attuazione ai principi ed agli indirizzi generali contenuti nel PUMS con una programmazione puntuale ed efficace, deve definire, attraverso un processo pubblico, priorità, tempi e modalità di attuazione e deve essere completato con la definizione di un "Abaco degli interventi" che garantisca l'adozione di soluzioni omogenee e di alta qualità realizzativa, in costante aggiornamento secondo le best practices.</p> <p>In considerazione del fatto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è riconosciuto dalla Commissione Europea non solo quale strumento strategico per il raggiungimento di risultati nel campo della mobilità sostenibile ma altresì quale condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti comunitari, risulta indispensabile che le risorse vengano da subito indirizzate attraverso una programmazione efficace che il BICIPLAN deve poter garantire.</p>	
Motivazioni	
E' di fondamentale importanza che il PUMS impegni formalmente l'Amministrazione a dotarsi di strumenti attuativi per declinare i contenuti del Piano attraverso obiettivi specifici in termini di tempi, costi e realizzazioni. In questo senso, la formulazione esistente appare viziata da eccessiva genericità e deve essere rivista e resa cogente.	

Osservazione n. 28	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:25:18

Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Il PUMS si orienta pertanto nella direzione di sviluppo indicata dal PGT facendo sì che i successivi livelli della pianificazione, dal PGTU a un piano di settore della mobilità ciclistica, mantengano la medesima coerenza complessiva.</p>	
Testo da inserire	
<p>Il PUMS si orienta pertanto nella direzione di sviluppo indicata dal PGT facendo sì che i successivi livelli della pianificazione, dal PGTU al BICIPLAN, dal programma di sviluppo delle Zone 30 alle linee di indirizzo della sosta regolamentata, mantengano la medesima coerenza complessiva.</p>	
Motivazioni	
<p>E' di fondamentale importanza che il PUMS impegni formalmente l'Amministrazione a dotarsi di strumenti attuativi per declinare i contenuti del Piano attraverso obiettivi specifici in termini di tempi, costi e realizzazioni. In questo senso, la formulazione esistente appare viziata da eccessiva genericità e deve essere rivista e resa cogente.</p>	
Osservazione n. 29	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.1 Reti
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 09:44:25
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>ed in particolare la cerchia dei navigli</p>	
Testo da inserire	
<p>che dovrà essere percorribile dai velocipedi in entrambe le direzioni</p>	
Motivazioni	
<p>l'anello della cerchia interna dei Navigli deve diventare la circle line della mobilità sostenibile: TPL, taxi, biciclette e cargo bike</p>	

Osservazione n. 30	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 10:18:05
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>massimizzare il rapporto con i mobility manager affinché pongano al centro delle loro azioni la valorizzazione della ciclabilità: questo sotto insieme include fra gli ingredienti l'agevolazione all'uso di BikeMi, adeguati spazi protetti per il parcheggio bici in azienda, copertura assicurativa infortuni (l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici), incentivi di ordine economico se possibili;</p>	
Testo da inserire	
<p>massimizzare il rapporto con i mobility manager affinché pongano al centro delle loro azioni la valorizzazione della ciclabilità: questo sotto insieme include fra gli ingredienti l'agevolazione all'uso di BikeMi, adeguati spazi protetti per il parcheggio bici in azienda, incentivi di ordine economico se possibili;</p>	
Motivazioni	
<p>Con Circolare INAIL n. 14 del 25 marzo 2016, l'Istituto ha fornito delle linee guida sulla normativa dell'infortunio in itinere, come modificata in forza dei commi 4 e 5 dell'articolo 5 della Legge 221/2015. Con il predetto articolo, l'uso del velocipede lungo il tragitto casa-lavoro deve considerarsi sempre necessitato e, pertanto, indennizzabile, ferma restando la sussistenza – secondo la normativa generale – dei requisiti richiesti per l'indennizzo dell'infortunio in itinere.</p>	

Osservazione n. 31	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 10:18:05
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	

È necessario produrre un'immagine coordinata del sistema complessivo della ciclabilità, composto da reti e servizi, che comprenda per esempio un logo, un sistema di segnaletica, manifesti, locandine e infografica. Tale immagine deve poi armonizzarsi alla segnaletica prevista dal codice della strada, affinché questa possa utilmente essere collocata sulla pubblica via.

Testo da inserire

La definizione delle azioni che concorrono allo sviluppo degli aspetti di comunicazione, formazione e marketing sono demandati al Biciplan che dovrà avvalersi di specifiche competenze professionali in tali campi.

Motivazioni

Quanto previsto da PUMS sul tema comunicazione e marketing è in realtà solo una indicazione metodologica limitata alla creazione di una linea grafica. Meglio demandare lo sviluppo di tali fondamentali aspetti al Biciplan

Osservazione n. 32

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 10:18:05
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Tra le attività di comunicazione si annovera anche la redazione e pubblicazione di rapporti da pubblicare a cadenza regolare (con tempi da stabilire in relazione alla tipologia di informazione e allo strumento utilizzato a questo scopo), che riguardino per esempio il monitoraggio degli incidenti stradali, delle infrazioni al Codice della strada, della estensione e dell'analisi della qualità della rete, dell'andamento dei flussi di biciclette.

Testo da inserire

In merito a quest'ultimo punto, si prevede l'attuazione del "Censimento dei ciclisti urbani" in forma permanente, sulla base di strumenti e metodologie statistiche consolidati, da effettuarsi anche in collaborazione con le università e le associazioni.

Motivazioni

L'assenza di dati attendibili sui flussi di uso della bici in città rende impossibile pianificare gli interventi nei modi e nei luoghi più opportuni e monitorare l'efficacia degli interventi realizzati. Si richiede quindi, al di là di quanto previsto dal piano di monitoraggio del PUMS, di inserire degli strumenti di analisi permanenti a disposizione dell'Amministrazione comunale, il Censimento dei ciclisti urbani, che vada ad analizzare nel dettaglio la consistenza, l'ubicazione e la diffusione nel tempo degli spostamenti quotidiani in bici. Tale attività potrà essere svolta anche le attività intraprese in questo senso da soggetti vari (associazioni, università,...). La previsione va inserita all'interno delle politiche di marketing, proprio perchè funzionali alla conoscenza e promozione del fenomeno.

Osservazione n. 33

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 10:18:05
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
eventi dedicati di varia natura, da quelli di massa come il Cyclopride[65] a eventi culturali, come conferenze in bicicletta per scoprire la città;	
Testo da inserire	
Si ritiene incongruo indicare, in un documento istituzionale una specifica manifestazione organizzata da una associazione APS e ADS con marchio registrato.	
Motivazioni	
Si ritiene incongruo indicare, in un documento istituzionale una specifica manifestazione organizzata da una associazione APS e ADS con marchio registrato.	

Osservazione n. 34

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4 GOVERNO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:36:27
Operazione	Elimina il testo originale
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	

scooter sharing

Motivazioni

Lo scooter sharing, oltre a essersi rivelato poco sostenibile sotto l'aspetto economico-finanziario (l'unico servizio a oggi attivato è stato sospeso), favorisce l'uso di un modo di trasporto estremamente pericoloso, come risulta chiaramente da tutte le statistiche sull'incidentalità (e come peraltro scritto nello stesso PUMS - cfr.par.6.2.8.3). Si ritiene pertanto che incentivare tale modalità di trasporto confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade oltre che con la stessa responsabilità sindacale di tutela della salute pubblica.

v. al punto 7.4.3.2

Osservazione n. 35

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4 GOVERNO DELLA DOMANDA DI MOBILITÀ DELLE PERSONE E DELLE MERCI
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 18:36:27
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Sarà pertanto importante sostenere l'intermodalità anche attraverso strumenti tecnologici di pianificazione e gestione degli spostamenti che mettano a sistema i diversi servizi presenti sul territorio

Testo da inserire

Sarà pertanto importante sostenere l'intermodalità anche attraverso strumenti tecnologici di pianificazione e gestione degli spostamenti che mettano a sistema i diversi servizi presenti sul territorio.

Motivazioni

Gli eventi che attraggono grande pubblico e riversano nelle strade della città migliaia di persone per più giornate (es. Fashion week, Fuorisalone, etc.) creano di solito pesanti problemi alla mobilità cittadina, nella attuale polverizzazione di competenze e stante la totale assenza di tavoli di concertazione. Occorre introdurre delle buone prassi che consentano di gestire anche queste situazioni ricorrenti nel loro verificarsi.

Osservazione n. 36	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta
Data di ultima modifica	mercoledì 04 ottobre 2017 10:58:31
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti; [...]	
Testo da inserire	
il rilascio dei permessi per i residenti è gratuito per la sola prima auto del nucleo familiare, mentre quello per le successive è a pagamento con tariffe crescenti;	
Motivazioni	
occorre liberare lo spazio pubblico dall'occupazione dei veicoli privati, anche disincentivando l'acquisto dell'auto privata	

Osservazione n. 37	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.2.1 Area C
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 15:16:07
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l'accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli.	
Testo da inserire	

Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, prevedendo un aggravio di tassazione per tutte le categorie di motore diesel, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l'accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli.

Motivazioni

Nonostante il tema sia uno dei maggiormente dibattuti a livello europeo, con impegni clamorosi come quelli presi da Parigi, Madrid e Atene per il 2025, la parola "diesel" compare unicamente 3 volte nel PUMS associata unicamente ai veicoli industriali pesanti. Come oramai assodato da numerosi test su strada (EQUA Air Quality Index), i Diesel, anche euro 6, emettono concentrazioni di inquinanti di gran lunga superiori a quelle previste per legge. I motori Diesel rappresentano una grave minaccia per la salute della popolazione europea (Anenberg SC et al., Nature 545, 467-471; 2017), alcune città hanno deciso di darsi un orizzonte per metterli al bando, altre prevedono delle tariffazioni aggiuntive come Londra che alla Congestion Charge aggiunge la così denominata "T Charge" per i veicoli che non rispettano gli standard di emissione.

Osservazione n. 38

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.2.1 Area C
Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 15:16:07
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Il PUMS indica pertanto la necessità di estendere il blocco progressivo dei mezzi maggiormente inquinanti appartenenti a questa categoria veicolare, in analogia con quanto disposto per gli altri veicoli in accesso alla ZTL.

Testo da inserire

Sarà necessario estendere il blocco all'accesso ad area C anche ai veicoli privati ibridi ed elettrici, in quanto, pur riducendo le cause di inquinamento dell'aria e acustico, restano inalterate quelle legate all'occupazione di spazio pubblico a discapito della qualità urbana e permangono gli stessi rischi relativi alla sicurezza provocati dai veicoli in genere.

Motivazioni

la diffusione dei veicoli ibridi ed elettrici, pur riducendo le emissioni inquinanti e l'inquinamento acustico; lascia inalterati i problemi legati al traffico: occupazione suolo pubblico in movimento e in sosta e tutte le problematiche di pericolosità e insicurezza creati dagli autoveicoli; anche per ribadire la caratteristica di congestion charge di area C si ritiene necessario impedire l'accesso anche a questo tipo di veicoli.

Osservazione n. 39

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.2.1 Area C
--------------------	-------------------------------------

Data di ultima modifica	sabato 07 ottobre 2017 15:16:07
-------------------------	---------------------------------

Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
------------	--

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Il PUMS indica pertanto la necessità di estendere il blocco progressivo dei mezzi maggiormente inquinanti appartenenti a questa categoria veicolare, in analogia con quanto disposto per gli altri veicoli in accesso alla ZTL.

Testo da inserire

Nel processo di blocco progressivo dei mezzi inquinanti si costruiscono le condizioni per la chiusura dell'area compresa all'interno della Cerchia dei Navigli alle automobili dei cittadini non residenti, compreso i veicoli ibridi e elettrici

Motivazioni

Si sostiene il documento programmatico del Municipio 1, che prevede la progressiva inibizione del Centro storico ai mezzi privati dei cittadini non residenti, favorendo l'utilizzo del TPL e di altri mezzi sostenibili.

Osservazione n. 40

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.3.2 Scooter sharing
--------------------	--

Data di ultima modifica	domenica 01 ottobre 2017 17:00:32
-------------------------	-----------------------------------

Operazione	Elimina il testo originale
------------	-----------------------------------

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

eliminare la previsione e il relativo paragrafo

Motivazioni

Lo scooter sharing, oltre a essersi rivelato poco sostenibile sotto l'aspetto economico-finanziario (l'unico servizio a oggi attivato è stato sospeso), favorisce l'uso di un modo di trasporto estremamente pericoloso, come risulta chiaramente da tutte le statistiche sull'incidentalità (e come peraltro scritto nello stesso PUMS - cfr.par.6.2.8.3). Si ritiene pertanto che incentivare tale modalità di trasporto confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade oltre che con la stessa responsabilità sindacale di tutela della salute pubblica.

Osservazione n. 41

Documento/Capitolo	Documento di piano : 8.8 VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ DELLO SCENARIO PUMS BASE CON IL PROGETTO DI PARZIALE RIAPERTURA DEI NAVIGLI
Data di ultima modifica	venerdì 06 ottobre 2017 10:43:34
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Testo da inserire

In ogni caso, una volta maturata la decisione di procedere alla realizzazione di un progetto che richiederà molti anni per essere completato, sembra possibile e opportuno procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia con semplici provvedimenti circolatori da asse a elevato scorrimento automobilistico quale oggi è a canale essenzialmente dedicato al TPL, alla ciclabilità, in entrambe le direzioni e alla pedonalità.

Motivazioni

A integrazione del paragrafo dedicato alla riapertura dei Navigli, intervento collocato fuori dallo scenario PUMS, sembra utile aggiungere una riflessione relativa alla opportunità -una volta maturata una tale decisione- di procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia da asse di scorrimento interno quale oggi è ad asse preferenzialmente dedicato al TPL, alla pedonalità e alla ciclabilità.

Osservazione n. 42

Documento/Capitolo	Documento di piano : 9.1 LA DEFINIZIONE DELLE PRIORITÀ E DELLE FASI ATTUATIVE
--------------------	---

Data di ultima modifica	venerdi 06 ottobre 2017 10:46:29
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
<p>Per quanto riguarda il tema della ciclabilità, rispetto al quale il PUMS a sua volta rimanda a uno specifico piano di settore, le poste enunciate, la loro ripartizione tra le azioni e la loro attribuzione temporale vanno intese come mere indicazioni di massima, da riprendere e rideterminare all'interno di un tale strumento.</p>	
Motivazioni	
<p>Le perplessità espresse relativamente ai diversi aspetti delle politiche sulla ciclabilità da una parte, e la necessità di rimandare la loro definizione a uno specifico strumento di settore -il Biciplan- suggeriscono di premettere alle tabelle relative ai costi e alla fasi attuative una avvertenza per la corretta lettura.</p>	
Osservazione n. 43	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 9.1.1 La programmazione degli interventi sovraordinati e i vincoli esterni
Data di ultima modifica	domenica 01 ottobre 2017 17:05:50
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>quello della revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili che, da solo, potrà consentire di realizzare un sistema ciclabile come quello ipotizzato con i tempi, le risorse e l'efficacia previste.</p>	
Testo da inserire	
<p>quello della revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili, che metterà a disposizione un set di soluzioni più ampio e flessibile, adatto non solo per realizzare l'intero sistema ciclabile ipotizzato, ma più in generale per migliorare le condizioni di circolazione dei ciclisti su tutte le strade urbane.</p>	
Motivazioni	

La revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili, per quanto auspicabile e necessaria, non può essere considerato l'aspetto che "da solo" potrà consentire di realizzare il sistema ciclabile previsto dal Piano.

Osservazione n. 44

Documento/Capitolo	Documento di piano : 9.2 QUADRO COMPLESSIVO DELLE AZIONI DI PIANO: COSTI E FASI ATTUATIVE
Data di ultima modifica	lunedì 02 ottobre 2017 15:11:58
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

In tabella "Classe di azione : Ciclabilità" per la riga relativa a "Rete Portante in segnaletica " eliminare le colonne 2^a fase e 3^a fase.

Testo da inserire

In tabella "Classe di azione : Ciclabilità" per la riga relativa a "Rete Portante in segnaletica concentrare la previsione di spesa in 1^a fase. Adeguando di conseguenza le tabelle 7.3 e 9.1

Motivazioni

Il piano contiene una serie di misure relative alla Ciclabilità calendarizzate all'interno del "QUADRO COMPLESSIVO DELLE AZIONI DI PIANO: COSTI E FASI ATTUATIVE" in tre fasi (1^a 2^a 3^a) ciascuna della durata di 3 anni.

Data l'urgenza, più volte richiamata da questa associazione, di interventi di messa in sicurezza relativamente agli spostamenti in bici ed in particolare, di almeno i principali itinerari Centro- Periferia riteniamo indispensabili concentrare gli interventi relativi "Rete portante in segnaletica" e riducendo i tempi previsti (rispettivamente 7 e 5 anni) concentrandoli tutti all'interno della prima fase. Tale previsione dovrà avere attuazione concreta ed immediata inserendo i suddetti interventi all'interno del Programma triennale dei lavori pubblici ai sensi dell'art. 21 D.lgs. 50/2016 e s.mi. La scelta di intervenire soprattutto con gli interventi in segnaletica risiede nel fatto che quest'ultimi sono per loro natura, più facilmente e velocemente realizzabili.

Allegati

Descrizione	Nome file	Dimensioni	Hash MD5
Nota01_definizioneUtenzaATTIVA	Nota01_DefATTIVA.pdf	4.2 KB	cb49dc4b283777a47c8032a3607a1757

FIAB Ciclobby

NOTA_01

Si suggerisce di indicare la mobilità o l'utenza ciclabile e pedonale, laddove definita 'dolce', 'debole' o con altri analoghi termini e locuzioni, con la sola aggettivazione **'attiva'**.
Questo per rafforzare da una parte la percezione del suo ruolo essenziale nel sistema generale della mobilità urbana, e per sottolineare dall'altra la sua valenza di eccellente strumento per l'aumento del benessere psicofisico delle persone

Monica Magnaguagno

Da: webmaster@amat-mi.it
Inviato: sabato 7 ottobre 2017 21:00
A: [REDACTED]
Cc: pianimobilita@pec.comune.milano.it; pums.milano@amat-mi.it
Oggetto: Finalizzazione contributo osservazioni al PUMS per guida biscaro
Allegati: ricevuta_contributo.pdf

Gentile guida biscaro,

abbiamo ricevuto la richiesta di finalizzazione del tuo contributo online al PUMS.

I dati da te inseriti verranno inoltrati all'ufficio competente del Comune per l'elaborazione.

Da questo momento il tuo contributo non è più modificabile.

Data/ora della richiesta: 07/10/2017 21:00:24.

Cordiali saluti,

lo staff di AMAT



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

**COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE**

PG 452510/2017

Del 09/10/2017 14:59:15
MASSA MARMOCCHI MILA
(S) U. PIANIFICAZIONE GEN
09/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente ed Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

Dati Osservante

Cognome	Mazzei
Nome	Marco
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ruolo	Cofondatore
Ragione sociale	Massa marmocchi Milano

Preferenze privacy

<input checked="" type="checkbox"/> Accetto i termini dell'informativa sulla privacy
<input checked="" type="checkbox"/> Sono disponibile ad essere contattato dai tecnici del Comune in merito alle mie osservazioni.

Stato del contributo

Stato	Chiuso e inviato il 08/10/2017 17:18
Data di creazione	domenica 08 ottobre 2017 12:38:35

Osservazione n. 1	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.3 Zone 30
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 12:47:07
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>La realizzazione di tali ambiti infatti prevede:</p> <p>la chiara individuazione di "porte" di ingresso, al fine di segnalare all'automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida;</p> <p>l'allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento;</p> <p>la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate;</p> <p>l'individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione.</p>	
Testo da inserire	
<p>La realizzazione di tali ambiti infatti prevede:</p> <p>la chiara individuazione di "porte" di ingresso, al fine di segnalare all'automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida;</p> <p>l'allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento;</p> <p>la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero;</p> <p>di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero;</p> <p>l'individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione.</p>	
Motivazioni	

I sensi unici eccetto bici sono una realtà consolidata in tutta Europa, in assenza di una normativa specifica, il Ministero dei Trasporti ha dato un proprio parere sulla fattibilità tecnica nelle città con il prot. 6234 del 21/12/2011. L'osservazione risulta inoltre coerente con il testo del PUMS emendato riportato a pag. 227 dove in ottica di dare maggiore continuità agli itinerari ciclabili si riporta la seguente indicazione: "[...] fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale, nelle strade che abbiano caratteristiche adeguate per ospitarlo". Con l'aumento delle bici in città, anche grazie all'apertura del bike sharing free floating, Milano ha più che mai bisogno di nuove, diffuse e leggere infrastrutture per la ciclabilità; le zone 30 sono una grande opportunità per ampliare il numero di sensi unici eccetto bicicletta.

Osservazione n. 2

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.2.2 Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 13:00:45
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.

Testo da inserire

Il PUMS, immediatamente dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

Motivazioni

La redazione dello strumento di settore per lo sviluppo delle strategie sulla ciclabilità, il BICIPLAN, deve essere prevista la PUMS in termini non generici ma formalmente impegnativi per l'Amministrazione.

Osservazione n. 3

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.4 Comunicazione e marketing
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 13:17:45
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Tra le attività di comunicazione si annovera anche la redazione e pubblicazione di rapporti da pubblicare a cadenza regolare (con tempi da stabilire in relazione alla tipologia di informazione e allo strumento utilizzato a questo scopo), che riguardino per esempio il monitoraggio degli incidenti stradali, delle infrazioni al Codice della strada, della estensione e dell'analisi della qualità della rete, dell'andamento dei flussi di biciclette.	
Testo da inserire	
In particolare, in merito a quest'ultimo punto, si prevede l'istituzione del "Censimento dei ciclisti urbani" in forma permanente sulla base del best practices consolidate a livello internazionale.	
Motivazioni	
L'assenza di dati attendibili sui flussi di utilizzo della bici in città rappresenta un grande ostacolo alla definizione di interventi prioritari e alla valutazione degli effetti degli stessi interventi. Si richiede dunque di inserire tra gli strumenti di analisi permanente degli effetti delle politiche sulla mobilità sostenibile il Censimento dei ciclisti milanesi da attuare seguendo le best practices internazionali.	
Osservazione n. 4	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 12:48:36
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti;	
Testo da inserire	
i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi saranno a pagamento con tariffe crescenti;	
Motivazioni	

Di pari passo con la riqualificazione urbana e ambientale prevista dal PUMS, in ottica di una riduzione del tasso di motorizzazione cittadino a 450 veicoli/1000 abitanti (come per altro auspicato dal PUMS stesso a pag. 245 del Documento di piano) attualmente non confrontabile con altre realtà europee e non sostenibile per il sistema, la ridefinizione delle tariffe (anche per i residenti in Area C) si conferma un passo essenziale per la fattibilità tecnica delle proposte contenute nel Documento di piano. Non si capisce inoltre il motivo di un differenziamento tariffario tra residenti in Area C e residenti in ambiti esterni, laddove tale proposta non farebbe altro che istituire una diseguaglianza non giustificata da motivazioni tecniche.

Osservazione n. 5

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 12:48:36
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

anche la sosta di moto e ciclomotori dovrà essere progressivamente sottoposta a forme [...] di regolazione e controllo, utilizzando le modalità rese possibili dalla moderna tecnologia e in funzione della parallela evoluzione normativa senza prevedere forme di pagamento, almeno fino al 2024. Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali. Contestualmente dovrà essere incentivata l'offerta di parcheggi per moto tramite convenzioni con autorimesse, anche private, che possono ottimizzare la gestione degli spazi dedicando spazi non utilizzabili dalle auto.

Testo da inserire

anche la sosta di moto e ciclomotori dovrà essere progressivamente sottoposta a forme di regolazione e controllo, utilizzando le modalità rese possibili dalla moderna tecnologia e in funzione della parallela evoluzione normativa. Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali. Contestualmente dovrà essere incentivata l'offerta di parcheggi per moto tramite convenzioni con autorimesse, anche private, che possono ottimizzare la gestione degli spazi dedicando spazi non utilizzabili dalle auto.

Motivazioni

Dalla partenza di Area C, 16 gennaio 2012, il numero di moto e ciclomotori in sosta e in transito durante il giorno nel centro di Milano è esponenzialmente aumentato. Con l'aumento del numero sono aumentati anche i disagi connessi alla loro pericolosità, all'occupazione di suolo pubblico e non per ultimo alle loro emissioni (come per altro riportato dallo stesso PUMS a pag. 255 del Documento di piano). Anche in questo caso non pare logico dilatare i tempi degli interventi in quanto il problema è già in essere e risulta dunque urgente cominciare al più presto, con la dovuta cautela, ad intervenire sul tema.

Osservazione n. 6	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.2.1 Area C
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 12:49:17
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
<p>Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l'accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli. Il parziale spostamento modale dall'auto verso motocicli e ciclomotori, se ha infatti contribuito a conseguire l'obiettivo di riduzione del traffico e della congestione stradale e della domanda di occupazione di suolo pubblico per la sosta, non risulta efficace sotto il profilo del controllo delle emissioni di inquinanti in atmosfera. In particolare, alcune tipologie di ciclomotori e i motocicli alimentati a miscela benzina/olio o a gasolio presentano, almeno fino alla classe emissiva Euro 1, fattori emissivi per il PM10 allo scarico analoghi a quelli degli autoveicoli maggiormente inquinanti ai quali è precluso l'accesso in Area C.</p>	
Testo da inserire	
<p>Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, prevedendo un aggravio di tassazione per tutte le categorie di motore diesel, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l'accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli. Il parziale spostamento modale dall'auto verso motocicli e ciclomotori, se ha infatti contribuito a conseguire l'obiettivo di riduzione del traffico e della congestione stradale e della domanda di occupazione di suolo pubblico per la sosta, non risulta efficace sotto il profilo del controllo delle emissioni di inquinanti in atmosfera. In particolare, alcune tipologie di ciclomotori e i motocicli alimentati a miscela benzina/olio o a gasolio presentano, almeno fino alla classe emissiva Euro 1, fattori emissivi per il PM10 allo scarico analoghi a quelli degli autoveicoli maggiormente inquinanti ai quali è precluso l'accesso in Area C.</p>	
Motivazioni	

Nonostante il tema sia uno dei maggiormente dibattuti a livello europeo, con impegni clamorosi come quelli presi da Parigi, Madrid e Atene per il 2025, la parola "diesel" compare unicamente 3 volte nel PUMS associata unicamente ai veicoli industriali pesanti. Come oramai assodato da numerosi test su strada (EQUA Air Quality Index), i Diesel, anche euro 6, emettono concentrazioni di inquinanti di gran lunga superiori a quelle previste per legge. I motori Diesel rappresentano una grave minaccia per la salute della popolazione europea (Anenberg SC et al., Nature 545, 467-471; 2017), alcune città hanno deciso di darsi un orizzonte per metterli al bando, altre prevedono delle tariffazioni aggiuntive come Londra che alla Congestion Charge aggiunge la così denominata "T Charge" per i veicoli che non rispettano gli standard di emissione.

Osservazione n. 7

Documento/Capitolo	Documento di piano : 9.2 QUADRO COMPLESSIVO DELLE AZIONI DI PIANO: COSTI E FASI ATTUATIVE
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 13:18:33
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

In tabella "Classe di azione: Ciclabilità" in corrispondenza della riga " Rete Portante in segnaletica" eliminare le colonne 2^afase e 3^afase

Testo da inserire

Concentrare tutte le previsioni di spesa presenti nella colonna 2^a e 3^a della tabella succitata in corrispondenza della riga "Rete Portante in segnaletica" all'interno della colonna 1^a adeguando di conseguenza le tabelle 7.3 e 9.1

Motivazioni

Data l'urgenza della messa in sicurezza dei principali itinerari periferie-centro (testimoniata dai numerosi incidenti accaduti nei mesi scorsi e ancor più urgente in relazione alle previsioni di crescita del numero di ciclisti attivi a Milano) la calendarizzazione delle misure relative alla ciclabilità non sembra adeguata. Si suggerisce dunque di prevedere nel primo PTO (piano triennale delle opere) utile dopo l'approvazione definitiva del PUMS tutte le misure previste nel documento eliminando di fatto la fase 2 e 3 del Quadro Complessivo Delle Azioni di Piano.

Tavola da modificare - proposta n. 1 (ID=#149)

Tavola	Tavole : Tav.3 Moderazione del traffico – Riqualficazione di assi: zone 30, itinerari pedonali
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 13:03:28

Descrizione delle modifiche

Vista l'esperienza pluriennale con la Massa Marmocchi di Tre Castelli, ci sentiamo di appoggiare la richiesta di modifica della Tavola n. 3 proposta nella corrente sessione di osservazioni dal Municipio 6. In particolare ci riferiamo all'area: Quartiere Ronchetto (area tra Giordani/Lodovico il Moro/Santa Rita/Tobagi/Chiodi/bretella Merula-Chiodi/Enna). Dove con la realizzazione della bretella stradale, prevista anche dal PUMS, sarà possibile eliminare il traffico di attraversamento nelle via residenziali quali via Martinelli e Lodovico il Moro. Prevedendo una moderazione del traffico nell'intera area, sarà possibile convogliare il traffico nell'asse più opportuno, ovvero la bretella Merula-Chiodi

Allegati			
Descrizione	Nome file	Dimensioni	Hash MD5
<i>Nessun allegato</i>			

Monica Magnaguagno

Da: webmaster@amat-mi.it
Inviato: domenica 8 ottobre 2017 17:19
A: [REDACTED]
Cc: pianimobilita@pec.comune.milano.it; pums.milano@amat-mi.it
Oggetto: Finalizzazione contributo osservazioni al PUMS per Marco Mazzei
Allegati: ricevuta_contributo.pdf

Gentile Marco Mazzei,

abbiamo ricevuto la richiesta di finalizzazione del tuo contributo online al PUMS.

I dati da te inseriti verranno inoltrati all'ufficio competente del Comune per l'elaborazione.

Da questo momento il tuo contributo non è più modificabile.

Data/ora della richiesta: 08/10/2017 17:18:51.

Cordiali saluti,

lo staff di AMAT

Milano



Comune
di Milano

OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 452519/2017
Del 09/10/2017 15:00:03
MILANO BICYCLE COALI
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
09/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente ed Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

Dati Osservante

Cognome	Mazzei
Nome	Marco
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ruolo	Founder
Ragione sociale	Milano bicycle coalition

Preferenze privacy

<input checked="" type="checkbox"/> Accetto i termini dell'informativa sulla privacy
<input checked="" type="checkbox"/> Sono disponibile ad essere contattato dai tecnici del Comune in merito alle mie osservazioni.

Stato del contributo

Stato	Da inviare (aperto), inviato il 09/10/2017 09:09
Data di creazione	martedì 12 settembre 2017 11:17:58

Osservazione n. 1	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 1.2 OBIETTIVI GENERALI E SPECIFICI DEL PUMS
Data di ultima modifica	martedì 26 settembre 2017 15:54:08
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Ridurre sensibilmente le emissioni atmosferiche inquinanti "regionali" attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2.5, NO2 e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al 'traffico di prossimità'	
Testo da inserire	
Ridurre sensibilmente e rapidamente le emissioni atmosferiche inquinanti attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2.5, NO2 e precursori Ozono).	
Motivazioni	
Il testo originale ribalta sulla Regione la principale responsabilità, mentre è corretto che il Pums specifichi e si concentri sulle azioni locali che possono essere efficaci, senza cercare alibi.	

Osservazione n. 2	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 18:40:39
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	
Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili con riferimento all'area più centrale della città ed in particolare a quella parte di territorio densamente urbanizzato interna alla cerchia filoviaria.	
Testo da inserire	
Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) sono interamente confermati.	

Motivazioni	
Non si può decidere dopo che è stato sottoscritto un impegno internazionale che quell'impegno si riferiva in realtà a una cosa diversa, decisa per comodità. Se non siamo in grado di mantenere l'impegno preso cancelliamo il paragrafo.	
Osservazione n. 3	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1 Visione Zero Rischio
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 17:51:58
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo
Testo da inserire	
In considerazione dei gravi fatti di cronaca degli ultimi mesi e dell'impegno assunto dal Comune di Milano con l'adesione, nel 2012, al manifesto "Salva i ciclisti", saranno emanati provvedimenti che prevedano l'obbligo per gli autoarticolati (e tutti i veicoli di grandi dimensioni caratterizzati dalla presenza del cosiddetto "angolo cieco") che entrano in città di essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza a protezione e tutela di ciclisti e pedoni.	
Motivazioni	
A Milano gli ultimi incidenti mortali hanno visto coinvolti utenti leggeri (pedoni, ciclisti) e camion - in molti di questi casi il problema principale è stato il cosiddetto "angolo cieco".	

Osservazione n. 4	
Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.1 Classificazione della rete stradale per favorire maggiore sicurezza
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 09:37:12
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire
Testo originale da eliminare, sostituire o integrare	

La limitazione della velocità in ambito urbano è pertanto ovunque potenzialmente giustificata e può essere adottata laddove l'importanza della strada, nella gerarchia della classifica di rete (es. strade primarie) e altre funzionalità particolari (es. presenza di trasporto pubblico) non siano in contrasto con il senso del provvedimento.

La costruzione della Città 30, in un disegno strategico di sistema, indirizza l'attuazione della classifica funzionale della rete stradale alla progressiva attuazione di strade con limiti di velocità in tutte le strade classificate come rete locale e laddove non si manifestino interferenze con la presenza del trasporto pubblico.

Testo da inserire

La limitazione della velocità in ambito urbano pertanto può essere adottata ovunque.

Motivazioni

SE è vero che la priorità devono essere sempre la salute e la sicurezza dei cittadini, e se è vero - come affermato nel Pums - che i 30 km all'ora sono il limite di sicurezza, allora tutte le altre necessità devono essere considerate secondarie rispetto alla priorità, pertanto i 30 km all'ora devono diventare il limite massimo di velocità in tutte le strade della città dove è possibile la presenza di pedoni. Diversamente nel Pums dovrebbe essere specificato, per esempio, che la sicurezza delle persone viene dopo le necessità del trasporto pubblico.

Osservazione n. 5

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 17:41:17
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

È dunque necessario sviluppare a larga scala le sperimentazioni di successo (Scuole Car free, Pedibus, Progetti #BICITTADINI e STARS, ma anche iniziative di associazioni come "Siamo nati per camminare") e definire un protocollo operativo per la redazione di Piani della Mobilità Scolastica, da sviluppare coinvolgendo i lavoratori della scuola, i genitori, gli alunni scolari e gli studenti, le associazioni e costruendo insieme a loro percorsi di attenzione e di educazione consapevole alla mobilità attiva e sostenibile.

Tutte le azioni devono essere caratterizzate da un forte senso di priorità e urgenza perché la popolazione scolastica è quella che più di ogni altra è esposta ai pericoli del traffico e dell'inquinamento. La protezione dei cittadini più vulnerabili deve essere prioritaria rispetto a ogni altra considerazione.

Testo da inserire

Tutte le azioni devono essere caratterizzate da un forte senso di priorità e urgenza perché la popolazione scolastica è quella che più di ogni altra è esposta ai pericoli del traffico e dell'inquinamento. La protezione dei cittadini più vulnerabili deve essere prioritaria rispetto a ogni altra considerazione.

Motivazioni

Priorità alla sicurezza e alla salute dei cittadini. Soprattutto quelli più vulnerabili.

Osservazione n. 6

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 17:41:17
Operazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Scenario di Riferimento

Prosegue, nelle modalità attuali, l'attivazione degli interventi di protezione scuole della mobilità scolastica (Scuole car free e pedibus) già attivi sul territorio. Il progetto di Scuole car free a Milano coinvolge ad oggi 13 scuole.

Testo da inserire

L'attivazione di interventi di protezione scuole è fermo da tempo a 13 istituti scolastici e il Pedibus al momento non è finanziato e quindi è fermo.

Motivazioni

A oggi la mobilità scolastica è del tutto trascurata, il piano delle scuole car free è fermo, il Pedibus 2017/18 non è (ancora) ripartito.

Osservazione n. 7

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 17:41:17
Operazione	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Testo originale da eliminare, sostituire o integrare

Scenario PUMS

L'attività di sviluppo dei Piani per la Mobilità Scolastica consiste nella costituzione di una struttura operativa finalizzata a consentire la redazione di proposte di intervento riferite alle singole scuole.

Testo da inserire

Considerato il carattere di urgenza che la mobilità scolastica impone (cittadini vulnerabili che hanno bisogno di tutela e protezione immediate) saranno immediatamente pubblicati gli elenchi di tutte le scuole nelle quali è più urgente intervenire e contestualmente definito un cronoprogramma che consenta di completare gli interventi entro giugno 2018 per i casi più urgenti ed entro giugno 2019 per tutti gli altri.

Motivazioni

Tutta questa parte sulla mobilità scolastica trasuda formalismi e lentezze. I bambini fuori dalle scuole e nel percorso casa-scuola devono essere protetti oggi da traffico e inquinamento.

Osservazione n. 8

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.3.3.2 Servizi – Parcheggi per biciclette
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 18:51:01
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Testo da inserire

Ogni 20 posti auto in tutte le vie della città sarà previsto uno spazio su strada - corrispondente alla dimensioni di una berlina - per il posteggio delle biciclette dei servizi di bike sharing a flusso libero, in modo tale da evitare che tali biciclette siano parcheggiate sul marciapiede, dando fastidio ai pedoni. Gli spazi saranno delimitati da strisce di colore fucsia.

Motivazioni

Con l'introduzione dei nuovi servizi di bike sharing a flusso libero (Mobike e Ofo) si rende indispensabile aumentare le aree dove le biciclette possano essere parcheggiate senza infastidire i pedoni - e in particolare: i portatori di handicap, le persone con passeggini.

Osservazione n. 9

Documento/Capitolo	Documento di piano : 7.4.1 Sosta
Data di ultima modifica	domenica 08 ottobre 2017 18:35:21
Operazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Testo da inserire

Lo spazio pubblico urbano non può essere occupato gratuitamente da nessuno (a eccezione dei diversamente abili, dagli operatori della sicurezza e del soccorso) pertanto verrà superata la distinzione tra strisce gialle, blu o bianche e tutti gli spazi della sosta a Milano saranno a pagamento entro il dicembre del 2019. Saranno previsti meccanismi di equità sociale che rendano lo spazio pubblico più o meno costoso in considerazione del reddito familiare.

Motivazioni

In considerazione degli obiettivi del Piano (tabella 1.1 ai punti 1, 2 e 3) l'occupazione di un bene prezioso come lo spazio pubblico urbano, a maggior ragione se effettuato da veicoli inquinanti, non può essere mai gratuito.

Allegati			
Descrizione	Nome file	Dimensioni	Hash MD5
<i>Nessun allegato</i>			

Monica Magnaguagno

Da: webmaster@amat-mi.it
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 09:09
A: [REDACTED]
Cc: pianimobilita@pec.comune.milano.it; pums.milano@amat-mi.it
Oggetto: Finalizzazione contributo osservazioni al PUMS per Marco Mazzei
Allegati: ricevuta_contributo.pdf

Gentile Marco Mazzei,

abbiamo ricevuto la richiesta di finalizzazione del tuo contributo online al PUMS.

I dati da te inseriti verranno inoltrati all'ufficio competente del Comune per l'elaborazione.

Da questo momento il tuo contributo non è più modificabile.

Data/ora della richiesta: 09/10/2017 09:09:12.

Cordiali saluti,

lo staff di AMAT



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 449909/2017
Del 09/10/2017 09:25:03
U.TECNICA PIANIFICAZ
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
11/10/2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
DIREZIONE URBANISTIC
PG 449909/2017
Del 09/10/2017 09:25:03
U.TECNICA PIANIFICAZ
(S) PROT. AREA PIANIFICA
09/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Tancredi
Nome	Giancarlo
In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Comune di Milano
Ruolo ricoperto	Direttore Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree
Via/piazza	Via Bernina, 12
Città	Milano
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.2.1.4
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	160

Motivazioni

In considerazione della proposta di variante al PII Milano Santa Giulia ed, in particolare, all'ipotesi di insediare un'Arena in prossimità dello svincolo di Mecenate, si rende necessario modificare il tracciato della metrotranvia, previsto dal PUMS, al fine di consentire il regolare transito della linea anche in concomitanza con gli eventi programmati nell'Arena. Alla luce delle ipotesi di tracciato passate al vaglio, si definiscono le caratteristiche della nuova metrotranvia che servirà il Q.re Santa Giulia. La stessa linea sarà gestita con tram bidirezionali e dovrà essere separata dall'attuale linea 27, inquadrata nel PUMS come "Linea F".

Testo da eliminare o sostituire

- Linea F, P.zza Fontana – Santa Giulia: su parte del tracciato dell'attuale 27 servirebbe l'asse Mecenate – Corsica – XXII Marzo;

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

- Linea F, P.zza Fontana - V.le Ungheria: riprendendo il percorso dell'attuale 27, a servizio dell'asse Mecenate – Corsica – XXII Marzo;
- Linea J, Rogoredo FS – Via Repetti: linea da esercire con tram bidirezionali, in parziale sovrapposizione all'attuale linea 27, con una variazione di percorso all'interno del q.re S. Giulia per garantire il servizio anche durante le manifestazioni presso l'Arena di nuova realizzazione. È necessaria la realizzazione di 2 capolinea, rispettivamente in via Repetti e alla stazione di Rogoredo, atti ad accogliere tram bidirezionali ad elevata capacità. Eventuali prolungamenti della linea oltre via Repetti potranno essere oggetto di successive valutazioni, considerando la possibilità di proseguire in direzione nord verso un ulteriore interscambio con la linea MM2 e il Servizio Ferroviario Regionale a Lambrate.

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.2.1.4
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	161

Motivazioni

In coerenza con l'osservazione n.1 andrà modificata anche la figura 7.12 aggiungendo la nuova linea T J "Rogoredo FS – Via Repetti"

Testo da eliminare o sostituire

Fig. 7.12

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Fig. 7.12 aggiornata con la nuova linea T "J"

Osservazione n. 3

Documento

Documento di piano

Analisi costi/benefici

Capitolo

Rapporto ambientale

Sintesi non tecnica

Pagina

Motivazioni

In coerenza con l'osservazione n.1 andrà modificata anche la figura 7.13 aggiungendo la nuova TJ "Rogoredo FS – Via Repetti"

Testo da eliminare o sostituire

7.13

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Fig. 7.13 aggiornata con la nuova linea T "J"

Osservazione n. 4			Capitolo
Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Pagina
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	
Motivazioni			
Testo da eliminare o sostituire			
Testo da inserire			
<input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo			
<input type="checkbox"/> Dopo la frase:			

Osservazione n. 5

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni**Testo da eliminare o sostituire****Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
2	TRASPORTO PUBBLICO URBANO
Descrizione delle modifiche	
<p>In coerenza con l'osservazione n. 1 modifica del percorso della linea F, che combacerà con l'attuale linea tram 27 P.za Fontana – V.le Ungheria.</p> <p>Inserimento della nuova linea J, che collegherà via Repetti a Rogoredo FS, attraverso il Q.re S. Giulia sul nuovo percorso, sovrapponendosi alla linea F lungo le vie Marco Bruto e Mecenate.</p>	

Tavola da modificare - Proposta n. 2		
Tavola n.	Fare clic qui per immettere testo.	Titolo
Descrizione delle modifiche		

Tavola da modificare - Proposta n. 3		
Tavola n.	Fare clic qui per immettere testo.	Titolo
Descrizione delle modifiche		

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	NL_Foprlanini Repetti
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

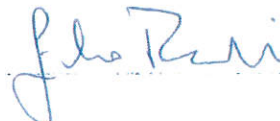
L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

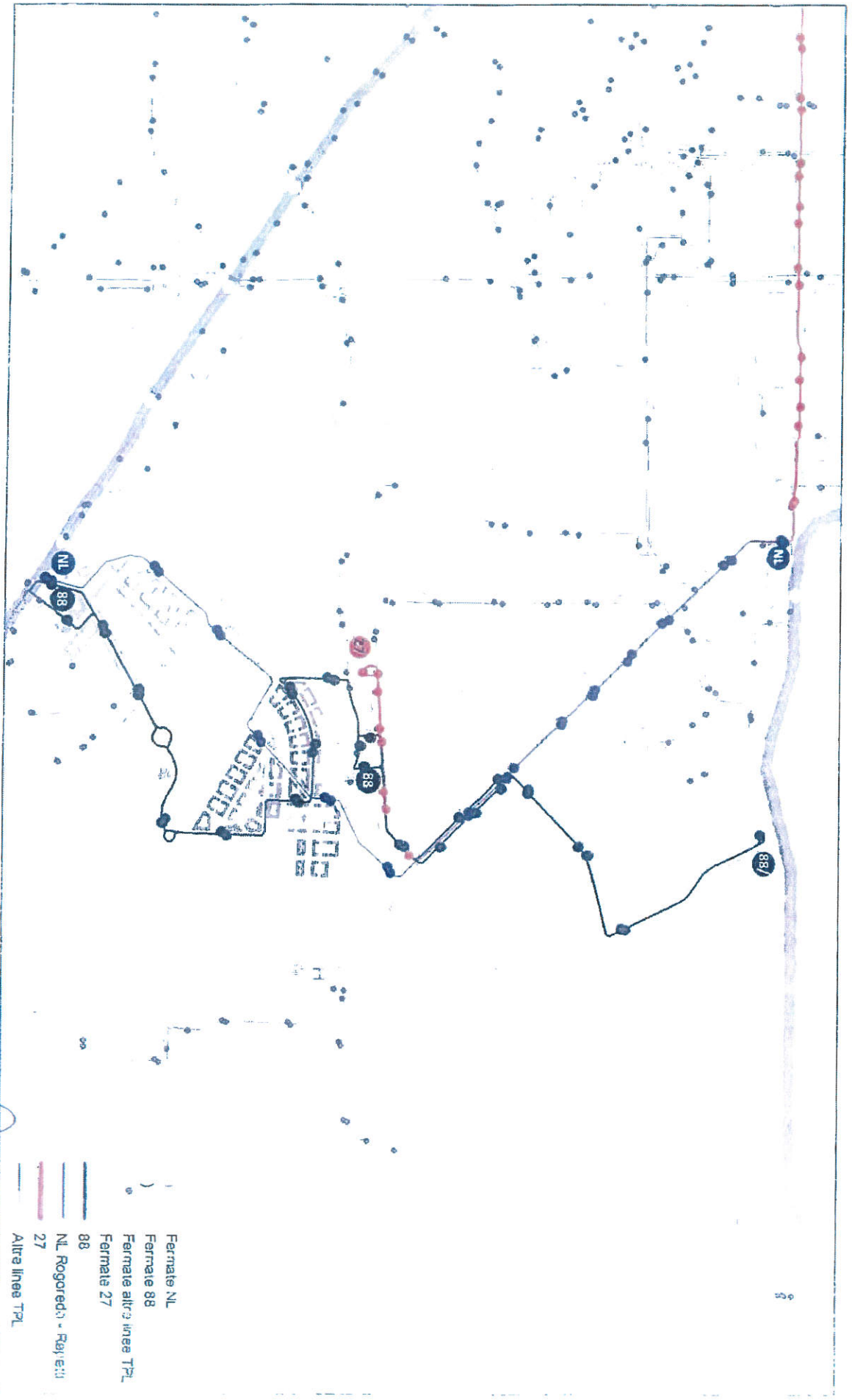
Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 06.10.17

firma





Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: [REDACTED] <posta-certificata@telecompost.it>

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC: [REDACTED]

Ricevuto il: 09/10/2017 09:35 AM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

Priorità: normale

[OSSERVAZIONI AL PIANO DELLA MOBILITA.pdf\(1670124\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#)
[da webamat](#) [mail non pums](#) [pums trattate spam](#)

Come richiesto, si ritrasmette il file relativo alle osservazioni di cui all'oggetto debitamente protocollato. E' gradita l'occasione per porgere cordiali saluti.



MUNICIPIO N. 8

COMUNE DI MILANO



MUNICIPIO N. 8

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 8
PG 447588/2017
U.SUPPORTO AGLI ORGA
Del 06/10/2017 10:04:07
(S) U.SUPPORTO AGLI ORGA
06/10/2017

AREA MUNICIPIO 8
DELIBERAZIONE N. 44 DEL 05 OTTOBRE 2017

VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO

**OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) -
OSSERVAZIONI E PROPOSTE.**

Seduta pubblica del 05 Ottobre 2017

CONSIGLIERI IN CARICA

ZAMBELLI SIMONE	PRESIDENTE MUNICIPIO	P			
AGUZZI LAURA	CONSIGLIERE	P	IEZZI IGOR GIANCARLO	CONSIGLIERE	P
ANGUISSOLA DI SAN DAMIANO MARCO	CONSIGLIERE	A	INVERNIZZI VIRGINIA	CONSIGLIERE	P
AROSIO ALBERTO	CONSIGLIERE	P	LODIGIANI MARCO	CONSIGLIERE	A
BERTINOTTI MARIA CHIARA	CONSIGLIERE	P	MARAZITA VINCENZO	CONSIGLIERE	P
BIANCHINI GIORGIO	CONSIGLIERE	P	MOIRAGHI CRISTINA SILVIA	CONSIGLIERE	P
CONSOLINI CLAUDIO	CONSIGLIERE	P	PAGLIUCA VITTORIO	CONSIGLIERE	A
DALDOSSO IGOR	CONSIGLIERE	P	PAVESI STEFANO	CONSIGLIERE	P
DE MUZIO MARIA AURORA	CONSIGLIERE	P	PELUCCHI GIULIA	CONSIGLIERE	P
DEL GENIO GIOVANNI	CONSIGLIERE	P	ROMANI GAIA	CONSIGLIERE	P
DELL'ORTO EUGENIO	CONSIGLIERE	P	ROMANO PAOLO	CONSIGLIERE	P
FEDERIGHI FRANCESCO	CONSIGLIERE	P	ROZZA MARCO	CONSIGLIERE	P
FEDRIGHINI ENRICO	CONSIGLIERE	P	SALERANI ENRICO MARIA	CONSIGLIERE	A
GALESÌ FABIO	PRESIDENTE CONSIGLIO MUNICIPIO	P	SCARPA ANNA ORNELLA	CONSIGLIERE	P
GARGANO ERMANNO	CONSIGLIERE	P	TANSINI MARCO	CONSIGLIERE	P
GARIBOLDI MARCO	CONSIGLIERE	P	VOLPI OLIVIERO GIOVANNI	CONSIGLIERE	P

Fatto eseguire l'appello nominale, il Presidente del Consiglio di Municipio, Fabio GALESÌ, accerta che risultano presenti 27 Consiglieri.

Partecipa all'adunanza il Funzionario Amministrativo Dott.ssa Paola Pozzi.

Il Presidente accertato il numero legale degli intervenuti, dichiara aperta la seduta alle ore 20.30.

Comune di
Milano

MUNICIPIO N. 8

**ORDINE DEL GIORNO: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.)
- OSSERVAZIONI E PROPOSTE**

VISTA l'allegato ordine del giorno concernente l'oggetto;

RITENUTO che la stesso appare meritevole di approvazione;

VISTI:

- Il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- Lo Statuto del Comune di Milano;
- Il Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

DATO ATTO dell'esito della seguente votazione, a scrutinio palese:

Presenti:	27	
Astenuti:	==	
Votanti:	27	
Maggioranza richiesta:	14	
Voti favorevoli:	18	
Voti contrari:	9	Aguzzi - Arosio - Consolini - De Muzio - Dell'Orto Iezzi - Marazita - Pavesi - Rozza

DELIBERA

1. di approvare le osservazioni sul testo del Piano Urbano della Mobilità sostenibile così come specificate nell'allegato ordine del giorno;
2. di demandare agli uffici dell'Area Municipio tutti gli adempimenti conseguenti.

Il Segretario
Dott.ssa Paola Pozzi

Il Presidente del Consiglio di Municipio
Fabio Galesi

- AL SIGNOR SINDACO
- ALL'ASSESSORE ALLA MOBILITA' E AMBIENTE

➤ Pubblicata all'albo pretorio dal _____ al _____

➤ Pubblicata all'albo zonale dal _____ al _____



MUNICIPIO N. 8

**PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO**

ORDINE DEL GIORNO

**"PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) – OSSERVAZIONI E
PROPOSTE"**

Il Presidente della Commissione
Sviluppo del Territorio
f.to Marco Gariboldi



MUNICIPIO N. 8

**ORDINE DEL GIORNO: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.)
- OSSERVAZIONI E PROPOSTE****IL CONSIGLIO DEL MUNICIPIO N. 8****Visti:**

- Il D.Lgs. 18 agosto 2000 n. 267 "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli Enti Locali";
- Lo Statuto del Comune di Milano;
- Il Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;

Premesso che:

la Commissione Sviluppo del Territorio, nella seduta del 21 settembre 2017, ha esaminato e discusso il documento del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.);

DELIBERA

1. di approvare le osservazioni sul testo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - Documento di Piano (DdP) - così come di seguito specificate:

IL PUMS, pur essendo strumento di pianificazione di competenza comunale, ha un condivisibile respiro metropolitano, in termini di approccio al tema e di visione complessiva dei problemi. D'altra parte, nessuna scelta strategica di riequilibrio modale e di incremento del servizio e dell'efficienza della rete di trasporto pubblico, può limitarsi al solo ambito urbano di una città, come Milano, interessata dai flussi di pendolarismo analizzati del Documento di Piano in oggetto.

E' anche vero che per risultare un efficace strumento di pianificazione e di attuazione degli interventi previsti - e non puro esercizio teorico - un Piano deve prevedere precise fasi attuative degli interventi e, soprattutto, le modalità di reperimento delle risorse necessarie per raggiungere gli obiettivi previsti.

La situazione generale di ristrettezza delle risorse finanziarie disponibili impone, in tal senso, l'individuazione di strumenti concreti, attivabili e misurabili attraverso i quali conseguire progressivamente i risultati previsti.

Le proposte e le integrazioni che seguono riguardano essenzialmente i contenuti del Capitolo 7 del Documento di Piano, che investe le principali aree di intervento di rilevante Interesse per la mobilità urbana e metropolitana.

a) 7.1.1 TRASPORTO PUBBLICO DI AREA VASTA

Le Linee ferroviarie S di Trenord devono essere considerate parte integrante del sistema di TPL urbano e metropolitano. L'accessibilità urbana con modo pubblico è oggi, di fatto, impedita in molte aree remote della metropoli dove ha origine la mobilità pendolare a causa della mancanza di adeguate connessioni con le stazioni ferroviarie. È necessario garantire un'effettiva fruibilità della rete di trasporto su ferro anche da chi



MUNICIPIO N. 8

risiede in tali aree. Questo significa da un lato puntare a una integrazione fisica (nodi di interscambio), progettuale (linee e orari) e tariffaria piena tra treni, autolinee e trasporto urbano, dall'altro creare adeguati spazi per la sosta delle auto in corrispondenza delle stazioni. Occorre, a tal proposito, uscire dalla logica dei parcheggi di corrispondenza alle porte di Milano, per due ragioni: 1) non potranno mai soddisfare la domanda di sosta pendolare, 2) questa logica costringe i pendolari a incolonnarsi quotidianamente lungo la rete viabilistica metropolitana fino alle porte di Milano e qui a saturare la viabilità locale e gli spazi pubblici per la sosta. Per tali motivi, è necessario per il futuro puntare su nuovi parcheggi di interscambio presso le stazioni ferroviarie situate fuori dall'area urbana del capoluogo.

Sempre nell'ottica di considerare le linee S ossatura portante del TPL metropolitano e urbano, il Municipio 8 considera fondamentale la realizzazione delle seguenti nuove stazioni:

- 1) **Stazione Stephenson:** la realizzazione di questa fermata, a metà strada tra le stazioni Certosa e Rho-Fiera, è strategica in quanto servirebbe i nuovi insediamenti di Cascina Merlata, l'area Stephenson e il lato meridionale dell'area Expo, di cui si prevede la riconversione in nuovo polo universitario; tutte zone ad oggi prive di infrastrutture di trasporto pubblico. La stazione verrebbe servita sia dai treni del Passante (attuali linee S5-S6) sia dalla futura Circle Line. **La costruzione della stazione va poi accompagnata dalla realizzazione della viabilità di accesso alla stessa, ad oggi inesistente, e di un collegamento TPL di forza con Molino Dorino M1, per cui parzialmente già si dispone di fondi derivanti da oneri di urbanizzazione.**
- 2) **Stazione Caracciolo:** si ritiene di grande utilità la realizzazione di una fermata intermedia tra Bovisa e Domodossola sulla linea per Cadorna, all'altezza delle vie Caracciolo-Mac Mahon e a breve distanza dallo scalo Farini; tale stazione avrebbe il grande pregio di collegare velocemente la zona sia con il centro, sia con Bovisa (e l'hinterland nord-milanese), creando così un collegamento veloce su ferro tra due quartieri vicini tra loro ma che, fino ad oggi, sono rimasti nettamente separati proprio dallo scalo.

Il Municipio 8 è inoltre estremamente interessato alla verifica di fattibilità, a ridosso del Cavalcavia Bacula, di una stazione di interscambio tra Ferrovie Nord (tratta Bovisa-Cadorna), Passante ferroviario e direttrici nazionali e internazionali che interessano la linea di superficie per Porta Garibaldi.

Circle Line (S16): affinché questa nuova linea possa essere considerata **parte integrante della rete urbana** del trasporto pubblico, oltre alla realizzazione delle previste nuove fermate (Stephenson per il Municipio 8) è necessario che le frequenze siano di almeno 15 minuti, dunque maggiori di quelle tipiche delle linee suburbane (che è solo di un treno ogni mezz'ora). Con le attuali infrastrutture, tuttavia, appare difficile si possa porre in atto un simile standard di servizio; è **quindi necessario, in un orizzonte di lungo periodo, cogliere l'occasione della riqualificazione degli scali per recuperare le risorse necessarie alla realizzazione di quegli interventi che, tramite la separazione delle diverse tipologie di treni su binari dedicati e la riduzione delle interferenze tra le varie linee, consentano l'effettuazione di un servizio di tipo urbano.**

Nel frattempo, prendendo a riferimento lo scenario PUMS - figura 7.4 del DdP - modello a regime, si potrebbe attestare a Rho il previsto servizio R a cadenza oraria da Bergamo, al fine di Integrare la S16 (prevista inizialmente a cadenza 30') per



MUNICIPIO N. 8

tutta la tratta Lambrate-Rho; in tale modo si creerebbe anche un servizio diretto Bergamo-Rho Fiera (e quindi nuovo polo ex area Expo), mentre Porta Garibaldi e Villapizzone sono già collegate in maniera più veloce e frequente da Pioltello tramite Passante ferroviario (S5-S6).

b) 7.1.1.6 IL SISTEMA DEL TRASPORTO GRAN TURISMO (autolinee nazionali e internazionali)

Nell'ottica di rafforzamento del ruolo del terminal bus di Lampugnano quale nodo di riferimento per il transito e l'attestamento dei servizi automobilistici a media e lunga percorrenza, nazionali e internazionali, si richiede la modifica del testo a pag.144 del DdP nel seguente modo:

"l'autostazione di Lampugnano, già oggi attrezzata come terminal bus con sala d'attesa riscaldata, pannelli informativi etc., dovrà essere ampliata e riqualificata con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza e alla viabilità".

c) 7.1.1.7 INTEGRAZIONE TARIFFARIA

Si richiede la piena integrazione tariffaria tra tutti i mezzi urbani e di area urbana. In particolare, per quel che riguarda il Municipio 8, si richiede l'accettazione dei titoli di viaggio urbani sulla tratta QT8-Roserio (ospedale Sacco) della linea di area urbana 560.

d) 7.2.1 TRASPORTO PUBBLICO URBANO

Il Municipio 8 concorda con il PUMS nel ritenere una priorità il rafforzamento della rete portante di superficie tramite l'aumento dell'accessibilità, dell'efficienza e della velocità commerciale dei mezzi pubblici; chiede pertanto, a iniziare dalle linee di forza individuate dal PUMS (linee T e Corridoi), di:

- aumentare le corsie riservate per i mezzi su gomma;
- realizzare l'asservimento semaforico per i mezzi pubblici;
- attivare il divieto di accesso ai motoveicoli nelle corsie preferenziali, per diminuire le interferenze col mezzo pubblico e aumentare la sicurezza stradale;
- rinnovare prioritariamente il parco tranviario e filoviario, con l'acquisto di nuovi veicoli a pianale ribassato o anche con revamping per le vetture tranviarie meno datate, con l'obiettivo di rendere il 100% della flotta accessibile e climatizzato (fatta salva la preservazione delle vetture di interesse storico, per le quali si dovrebbe valutare l'istituzione di linee ad alta valenza storico-turistica ad esse dedicate); per i nuovi tram, si raccomanda di puntare su vetture bidirezionali, grazie alle quali è più semplice realizzare nuovi capilinea o far fronte a limitazioni temporanee di percorso
- aumentare l'accessibilità delle fermate, con priorità per quelle oggetto di delibera del Municipio.

e) 7.2.1.2 NUOVE LINEE DI METROPOLITANA

Linea M6 (analisi di pre-fattibilità): considerata l'estrema onerosità di una nuova linea di metropolitana, tenuto conto anche degli ingenti impegni finanziari che la città dovrà affrontare per lungo tempo a causa della realizzazione di M4, si chiede di valutare anche l'ipotesi di un sistema metro-tranviario su modello delle Stadtbahn tedesche o del Premetro belgi, con la possibilità di implementare per gradi la tratta sotterranea, sfruttando parte della rete tranviaria esistente ed evitando rotture di carico. Nel frattempo, si raccomanda in ogni caso la velocizzazione e il potenziamento delle linee tranviarie attuali con l'attuazione delle linee T e dei corridoi di forza di cui al capitolo 7.2.1.4



MUNICIPIO N. 8

f) 7.2.1.3 ESTENSIONE E RIQUALIFICAZIONE DELLA RETE TRANVIARIA

Il Municipio 8 approva gli interventi previsti dal PUMS relativi all'estensione della rete tranviaria; in particolare ribadisce con forza l'importanza della metrotranvia Bovisa-Certosa, che lo stesso PUMS giudica positivamente sotto il profilo dell'analisi costi-benefici, e ne chiede la realizzazione in via prioritaria, essendo il percorso lungo un'area residenziale in forte espansione.

Si esprime inoltre giudizio favorevole ai possibili prolungamenti da Roserio (ospedale Sacco) verso Baranzate e Rho Fiera e alla connessione tra Piazza Castelli e la "goccia" della Bovisa.

Nell'ambito della riqualificazione dello scalo Farini, si propone infine di realizzare un **itinerario tranviario tra Via degli Imbriani e Via Nono**, con l'obiettivo di unire con un efficiente ed ecologico servizio di TPL i quartieri a nord-ovest e a sud-est dello scalo, le stazioni di Lancetti e Cenisio, la zona di Bovisa con il centro in maniera più diretta e rapida e infine di rendere più accessibile l'area dello scalo.

g) 7.2.1.4 RAFFORZAMENTO DELLA RETE PORTANTE DEL TPL DI SUPERFICIE

Si propongono le seguenti variazioni/precisazioni dei corridoi TPL:

- Corridoio 4: Roserio – Mac Mahon – **Bramante – Duomo**
- Corridoio **9a (filobus)**: Bovisa – Bausan – Lancetti
- **Corridoio 9b (tram): Bovisa – Bausan – Scalo Farini – Cenisio M5 (v. osservazione al capitolo precedente)**
- Corridoio 12: S. Cristoforo – Bisceglie – **Osp. S. Carlo – S. Siro M5 – Trenno** – Molino Dorino – Cascina Merlata – Stephenson – Certosa

h) 7.2.1.6 INTEGRAZIONE DEI SERVIZI TRANVIARI NEL CENTRO

Il Municipio 8 non condivide la proposta del PUMS di limitare la linea tranviaria 12 ai margini del centro storico (Cadorna): si creano rotture di carico a svantaggio dell'utenza diretta in centro (Duomo – Tribunale) proprio a ridosso dello stesso, senza alcun beneficio in termini di tempo di viaggio, mentre la destinazione di Cairroll-Cadorna può essere già raggiunta da nord-ovest con le linee 1, 4, 57 e S3-S4

i) 7.3.1.1 CLASSIFICAZIONE RETE STRADALE PER FAVORIRE MAGGIORE SICUREZZA

Via Sapri: con riferimento alla Figura 7.23 del DdP (Classifica funzionale della rete stradale di progetto), in considerazione della pericolosità degli attraversamenti pedonali di Via Sapri, in particolare di quelli in corrispondenza delle scuole dell'infanzia e media, dell'alternativa offerta dalla nuova viabilità Expo, nonché del progetto di pedonalizzazione del Piazzale del Cimitero Maggiore, **si chiede di declassare la Via Sapri da strada locale interzonale a strada locale da inserire in una Zona 30 del quartiere Musocco.**

Comune di
Milano

MUNICIPIO N. 8

j) 7.3.1.2 RIQUALIFICAZIONE DI ASSI E NODI

Si chiede di inserire nell'elenco delle strade di quartiere da riqualificare in via prioritaria **viale Certosa e via Console Marcello.**

k) 7.3.1.3 ZONE 30

Si chiede di inserire nell'elenco delle Zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria **l'ambito Musocco.**

l) 7.3.2 INTERVENTI DI RICUCITURA E RIQUALIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA

Per quanto riguarda la parte relativa a "Viabilità Bovisa - rete da riqualificare S/01", si chiede:

- **di cancellare il Secondo Fornice della Viabilità Bovisa - Rete da riqualificare S/01**, con il connesso prolungamento della Via De Pisis fronte Concilio Vaticano II sino a Via Chiasserini, in quanto funzionalmente superfluo e ambientalmente dannoso.
- di convergere le relative risorse finanziarie virtualmente risparmiate per l'allargamento del fornice esistente e la realizzazione della tratta tranviaria Bovisa-Certosa

Collegamento stradale Caracciolo-Lancetti (S/02): pur vedendo con favore la costruzione di un collegamento stradale che unisca i Municipi 8 e 9 bypassando la strozzatura del Cavalcavia Bacula, **si raccomanda un attento studio dei flussi di traffico e la realizzazione di tutti i provvedimenti necessari onde evitare un incremento significativo della congestione stradale su Via Caracciolo e sul nodo, già critico, di Piazza Firenze.**

Ambito Gallarate-Cefalù (B/11): valutare il ripristino del doppio senso di marcia in Via Gallarate tra Via Giorgini e Via Rizzo, su richiesta dei residenti di Musocco.

m) 7.3.3.1 RETI MOBILITA' CICLISTICA (E PEDONALE)

Si chiede, in accordo con il Comune di Pero, la realizzazione di un **collegamento sopraelevato fra il territorio del Comune di Pero e la Stazione M1 Molino Dorino** per garantire la continuità della mobilità ciclo-pedonale tra Milano e Pero e l'accesso alla stazione della metropolitana.

Per l'itinerario ciclabile prioritario n°15, si chiede di **trovare un'alternativa più sicura dell'attuale corsia in carreggiata su Via Gallarate.**

n) 7.3.3.3 SERVIZI - BIKE SHARING

si invita ad estendere l'area di servizio prevista per l'orizzonte 2020, tenendo conto della presenza di stazioni già attive oggi isolate (Molino Dorino) e delle richieste di installazione prioritaria di nuove stazioni segnalate dal Municipio 8 (delibera n°30 del 27/10/2016).



MUNICIPIO N. 8

o) 7.4.2 PRICING E REGOLAZIONE DELLA CIRCOLAZIONE ; 7.4.2.1 Area C

L'estensione di Area C alla circonvallazione esterna (90/91) è un provvedimento richiesto dai cittadini milanesi nei cinque referendum del 2011 che va subordinato al potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale dell'area interessata.

L'attuale PUMS rimanda l'estensione di Area C di una decina di anni. Eppure l'estensione di Area C significherebbe estendere i benefici di un provvedimento che funziona bene (ma solo in una ristretta area centrale urbana), su una fascia molto più estesa della città.

Significherebbe estendere un provvedimento prezioso per tutelare la salute dei cittadini (le concentrazioni di black carbon, dal centro alla periferia, hanno variazioni comprese fra il 40 e il 60% secondo i dati rilevati dalla stessa AMAT) e questo obiettivo deve essere una priorità.

L'estensione di Area C procurerebbe al Comune di Milano fondamentali risorse utilizzabili per realizzare quanto in buona parte previsto dal Piano, per potenziare e migliorare la rete di trasporto pubblico nelle zone meno servite, offrendo quindi una reale alternativa all'uso del mezzo di trasporto privato.

Quindi non attivare questa misura rapidamente significherebbe rinunciare a preziose risorse (in un momento di grave carenza delle stesse) indispensabili per convertire gli obiettivi del Piano in realtà. Per queste ragioni si ritiene indispensabile attivare da subito tutte le procedure necessarie, a livello progettuale/operativo e in coordinamento fra l'assessorato alla Mobilità e ATM, al fine di predisporre l'estensione di Area C fino alla cerchia della circonvallazione esterna 90/91.

2. di demandare agli uffici dell'Area Municipio tutti gli adempimenti conseguenti.

Direzione Municipi
Area Municipio 8

Milano



Comune
di Milano

Dichiarazione di conformità dei documenti informatici con gli originali cartacei.

Ai sensi del DPR 445/2000 attesto che il documento che precede, composto di n° 9 fogli,
è copia conforme all'originale depositato presso gli Archivi del Comune di Milano.

F.to digitalmente
Il Funzionario Amm.vo
Dott.ssa Paola Pozzi

ELENCO DOCUMENTI ALLEGATI:

Documento: Delibera n. 44 P.G. n. 447588 / 2017

**OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (P.U.M.S.) –
OSSERVAZIONI E PROPOSTE**

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: [REDACTED]"

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC: [REDACTED]

Ricevuto il: 09/10/2017 10:08 AM

Oggetto: ANOMALIA MESSAGGIO: Municipio 8 - Delibera Osservazioni PUMS

Priorità: normale

[postacert.eml\(5056897\)](#)

[smime.p7s\(3321\)](#)

• [Mostra Certificato](#)

• [Azioni](#) ▼

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [INBOX](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) [da webamat mail non pums pums trattate spam](#)

Anomalia del messaggio Il giorno 09/10/2017 alle ore 10:08:09 (+0200) è stato ricevuto il messaggio "Municipio 8 - Delibera Osservazioni PUMS" proveniente da "[REDACTED]" ed indirizzato a: pianimobilita@pec.comune.milano.it Tali dati non sono stati certificati per il seguente errore:
Impossibile effettuare il riconoscimento della firma. Il messaggio originale è incluso in allegato

Claudia Ceccarelli

Da: Zona3@cert.comune.milano.it
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 10:38
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Cc: [Redacted]
Oggetto: Invio delibera Municipio 3 n. 48 - osservazioni al PUMS.
Allegati: Delibera Municipio 3 n° 48 - Osservazioni al PUMS .pdf

Egregi,

anticipiamo via email la delibera Municipio 3 in merito alle osservazioni al PUMS.

La delibera è l'esito del lavoro della Commissione e del Consiglio di Municipio e riporta le osservazioni e le richieste che confidiamo vengano inserite nel Piano.

Cordiali saluti

Caterina Antola
Presidente Municipio 3

Antonella Bruzzese
Assessore Urbanistica e Mobilità Municipio 3

Dario Monzio Compagnoni
Presidente Commissione Territorio

Vincenzo Casati
Presidente Consiglio di Municipio 3

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 465694/2017
 Del 16/10/2017 14:08:05
 ANTOLA CATERINA
 (S) U. PIANIFICAZIONE GEN
 16/10/2017



municipiotre

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 3
PG 450096/2017
U SUPPORTO AGLI ORGA
Del 09/10/2017 09 47 17
DELIBERE CONSIGLIO
MUNICIPIO 3 48/2017



Comune di
Milano

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 3
PG 450096/2017
U SUPPORTO AGLI ORGA
Del 09/10/2017 09.47 17
(S) DIRETTORE DI AREA
09/10/2017

Consiglio di Municipio n. 3

OGGETTO: Osservazioni al Pums - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. I.E.

**DELIBERAZIONE N 48
del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017**

Seduta convocata con avviso
PG. 436486/2017 del 29/9/2017

Presieduta dal Presidente
del Consiglio di Municipio
Vincenzo Casati

Assiste alla seduta
Il Segretario
Elisabetta Pedratti

CONSIGLIERI PRESENTI: 24

Antola Caterina – Averia Zamy Renzo - Azman Mery – Biondi Bruno – Boniolo Sergio –
Borgese Valeria – Bruzzese Maria Antonella – Curci Vito – Cutaia Filippo – De Luca
Cardillo Maria Grazia – Giuliani Alessia – Merlo Federica – Migliarese Caputi Piero – Monti
Cesare – Monzio Compagnoni Dario - Natale Nicola - Riccitelli Pierluigi – Rosco
Giuseppina – Rossi Filippo Sammarco Manuela – Spoldi Cristina – Zanasi Gabrielli Panza
Francesca –Zelasco Simona

E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 24 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE;

CONSIGLIERI ASSENTI N. 7

Boari Gianluca – Cagnolati Marco – Cosenza Rita – Costamagna Luca– Di Vittorio Marco –
Marrapodi Pietro – Viola Vincenzo

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 3

PRESENTI: 24

Visti

- Il T.U.E.L. – D. Lgs. 267/2000 ed in particolare l'art. 170 comma 1 novellato dall'art. 74 del D. Lgs. n. 118 del 2011, introdotto dal D. Lgs. n. 126 del 2014;
- Gli artt. 92 e ss., art. 101 c. 4 dello Statuto del Comune di Milano;
- gli artt. 24, comma 2 lettere b) e c) 39, comma 3, sub 2 del vigente Regolamento dei Municipi;
- l'allegata proposta approvata con emendamento ;
- l'esito della votazione elettronica espressa nei seguenti termini:

FAVOREVOLI	N.	22
CONTRARI	N.	2 (Migliarese Caputi – Natale)
ASTENUTI	N.	//

DELIBERA

Di approvare il contenuto della proposta di deliberazione di cui sopra;

Di dichiarare, con separata e distinta votazione, la proposta di deliberazione immediatamente eseguibile, ai sensi dell'art. 33 comma 6 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.

Il Presidente ne fa la proclamazione.

IL SEGRETARIO
Elisabetta Pedratti



IL PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO DI MUNICIPIO
Vincenzo Casati



IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 3
Giovanni Campana



ALL'ALBO PRETORIO DEL COMUNE DI MILANO
AL SIG. SINDACO
ALL'ASSESSORE A MOBILITA' e AMBIENTE
ALLA DIREZIONE MOBILITA' AMBIENTE ED ENERGIA
ALLA DIREZIONE MOBILITA' AMBIENTE ED ENERGIA - AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE
MOBILITA' - Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità
ALLA DIREZIONE MOBILITA' AMBIENTE E ENERGIA - AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE
MOBILITA' - UNITA' PIANIFICAZIONE GENERALE MOBILITA' - Pianificazione
Mobilità, Trasporti, Ambiente
ALLA DIREZIONE MOBILITA' AMBIENTE E ENERGIA - AREA AMBIENTE ED ENERGIA
AL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 3



municipiotre

Commissione Territorio
e Affari istituzionali



Comune di
Milano

Oggetto: Osservazioni al PUMS - Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - I.E.

La Commissione Territorio e Affari Istituzionali del Municipio 3, successivamente alla presentazione del Piano Urbano della Mobilità, ha ritenuto di raccogliere le eventuali osservazioni al piano al fine di predisporre un documento unico contenente le osservazioni dei Consiglieri del Municipio 3.

Nel corso delle sedute di Commissione Territorio e Affari Istituzionali del 18 settembre e 2 ottobre 2017 sono in realtà emerse alcune osservazioni puntuali e alcune indicazioni di carattere più generale, alcune peraltro già presenti nel documento di piano o comunque alla base del piano stesso.

Pertanto, il Consiglio di Municipio in merito al PUMS osserva quanto segue:

a) per quanto di carattere generale:

1. **MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ:** la necessità di ridurre la velocità veicolare in alcuni ambiti più sensibili potrebbe essere soddisfatta dall'attuazione di diverse aree a velocità limitata, con o senza interventi strutturali dipendentemente dalle valutazioni tecniche caso per caso. Si ritiene quindi necessario trasformare in zone 30 tutti gli ambiti con presenza di scuole, servizi pubblici (Ast, Ospedali, uffici postali, uffici comunali) laddove struttura e morfologia delle strade lo rendano già possibile e programmare gli interventi strutturali necessari per introdurre tale provvedimento dove non sarebbe al momento attuabile.
2. **BIKE SHARING:** le attuali stazioni del servizio BikeMI non si estendono oltre la cerchia ferroviaria (vedi fig 4.3 del documento di piano). Questo impedisce l'utilizzo del servizio da e per le periferie. Si ritiene che l'espansione del servizio contribuirebbe, coerentemente agli obiettivi di piano, a ridurre il numero di utilizzatori del mezzo privato anche per spostamenti brevi sia dalla periferia al centro e viceversa, che tra aree periferiche con tragitti effettuati tutti o in parte oltre la cerchia ferroviaria. Inoltre i servizi di bike sharing di recente introduzione, stanno ancor più evidenziando la già carente disponibilità di postazioni per la sosta delle biciclette.
3. **PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO:** si ritiene necessario programmare una serie di parcheggi di interscambio il più esterni possibile ai confini della città per ridurre quanto più possibile la penetrazione dei mezzi privati in città. La localizzazione di questi parcheggi in prossimità delle fermate della metropolitana o comunque in prossimità di area con buona presenza e frequenza di mezzi pubblici è auspicabile. Si ritiene inoltre che in corrispondenza dei parcheggi di interscambio debbano essere introdotte adeguate misure di protezione della sosta residenziale.

4. **SOSTA REGOLAMENTATA**: dalla figura 4.7 del documento di piano, si evince che nelle aree più periferiche la «protezione» della sosta residenziale è debole, sia per la mancata attuazione dei sottoambiti già programmati, sia per la mancata programmazione di ulteriori ambiti fino al confine cittadino.

b) Relativamente a punti specifici:

1. Si chiede l'attivazione di una **ZONA 30** nell'ambito comprendente la restante parte di via Amadeo (a partire da via Tirone in direzione via Ortica), via Ortica, via San Faustino, via Cima (tra via Trentacoste e via Bistolfi).
2. Relativamente alla **SOSTA REGOLAMENTATA** si chiede la programmazione nel più breve tempo possibile degli ambiti mancanti fino a comprendere l'intero ambito cittadino e l'attuazione degli ambiti programmati non ancora attivati. Nello specifico, si chiedono:
 - la rapida attivazione degli ambiti previsti di Città Studi e dell'asse Palmanova / Rizzoli
 - la programmazione e successiva rapida attivazione di ambiti che comprendano l'intero ambito cittadino e in particolare le aree di Lambrate esterne alla cerchia ferroviaria, il quartiere Ortica, le vie intorno al quartiere di recente formazione nell'area Rubattino, le vie intorno a piazza Udine, via Maniago e via Feltrè.
3. Relativamente a **VIABILITÀ E ACCESSIBILITÀ** si chiede
 - di prevedere interventi mirati a ridurre il carico viabilistico su via Rombon nel tratto tra l'uscita della Tangenziale EST e Piazza Monte Titano;
 - di approntare opportune e verificate soluzioni viabilistiche anche a fronte dei nuovi insediamenti residenziali e commerciali, già previsti ma non individuati nel piano, quali: gli interventi residenziali in attuazione nelle aree comprese tra via San Faustino, via Dei Canzi, via Pitteri, via Tanzi, via Crespi); il centro commerciale previsto in via Rubattino 84 e soprattutto il grande centro commerciale in realizzazione a Segrate.
4. Relativamente al servizio **BikeMi**, si chiede l'espansione del servizio lungo alcuni assi di collegamento quali via Palmanova e vie parallele verso il quartiere Crescenzago / Rizzoli e piazza Monte Titano, viale Rimembranze, via Conte Rosso, via Caduti di Marcinelle, via San Faustino, verso via Ortica e nel Quartiere Rubattino.

IL PRESIDENTE

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: [REDACTED]" <posta-certificata@postecert.it>

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC: [REDACTED]

Ricevuto il: 09/10/2017 11:17 AM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Invio delibera Municipio 3 n. 48 - osservazioni al PUMS.

Priorità: normale

[Delibera Municipio 3 n° 48 - Osservazioni al PUMS .pdf\(1260080\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni](#) ▼
[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [INBOX](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) [da webamat mail non pums pums trattate spam](#)

Egregi, anticipiamo via email la delibera Municipio 3 in merito alle osservazioni al PUMS. La delibera è l'esito del lavoro della Commissione e del Consiglio di Municipio e riporta le osservazioni e le richieste che confidiamo vengano inserite nel Piano. Cordiali saluti Caterina Antola Presidente Municipio 3 Antonella Bruzese Assessore Urbanistica e Mobilità Municipio 3 Dario Monzio Compagnoni Presidente Commissione Territorio Vincenzo Casati Presidente Consiglio di Municipio 3



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 457935/2017
Del 11/10/2017 14:59:42
ATM SPA
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
11/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	PIVI
Nome	MARCO
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	AZIENDA TRASPORTI MILANESI S.p.A. ATM
Ruolo ricoperto	DIRIGENTE RESPONSABILE DELLA PROGRAMMAZIONE DEL SERVIZIO
Via/piazza	FORO BUONAPARTE, 61
Città	MILANO
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	134

Motivazioni

Ampliamento degli scenari di riqualificazione e razionalizzazione del servizio sulla linea M2

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: o interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione delle stazioni extraurbane (rami di Gessate e di Cologno Nord) con lo scopo principale di ampliarne l'accessibilità da parte degli utenti con difficoltà motorie; le stazioni necessitano di una riqualificazione delle strutture e delle finiture visibilmente compromesse e la messa a norma attraverso il superamento delle barriere architettoniche;
o studio di fattibilità per valutare la convenienza funzionale e trasportistica di una modifica dello scenario di esercizio introducendo una rottura di carico nei punti di biforcazione della linea in prossimità dei confini comunali, separando gli ambiti di servizio urbano da quelli esterni, al fine di dimensionare più correttamente l'offerta di trasporto e risolvere gli attuali problemi operativi e di inefficienza gestionale dei rami extraurbani. Ciò attraverso un adeguamento dei piazzali ferroviari, delle piattaforme di stazione e dell'intero layout dei nodi d'interscambio, superando i vincoli strutturali dell'attuale schema degli impianti e delle stazioni che non consentono l'attestamento e l'inversione dei treni secondo tronchi di linea separati.

Osservazione n. 2

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input checked="" type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	62

Motivazioni

Rafforzamento dei presupposti e degli obiettivi legati all'intervento di adeguamento degli impianti della M2

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: Rifacimento sistema di segnalamento e impermeabilizzazione di M2 (per miglioramento della regolarità e aumento della frequenza). Nota: in via cautelativa e in favore di sicurezza, questo intervento è da intendersi come un vincolo: sono stati inseriti solo i costi, ma non i suoi ulteriori benefici. L'obiettivo infatti è di evitare che l'obsolescenza e il degrado strutturale degli impianti di terra e di bordo mettano a rischio la regolarità del servizio penalizzando la capacità di trasporto della linea, già interessata da condizioni di afflusso anomalo nelle stazioni di corrispondenza con la ferrovia, laddove si registrano anche situazioni di over capacity negli intervalli di maggior concentrazione del traffico di punta. L'incremento di performance degli impianti eviteranno oltretutto di vanificare i vantaggi attesi dal piano di investimenti per il rinnovo del parco rotabile già avviato.

Osservazione n. 3			
Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo 7.1.1.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina 134
Motivazioni			
Puntualizzazione sulle condizioni di carico della M2 soprattutto in ottica di sviluppo della linea			
Testo da eliminare o sostituire			
O riqualificazione dell'attuale sistema di segnalamento, rifacimento quadri e apparati di ventilazione nonché adeguamento dei sistemi di telecomunicazione e controllo al fine di garantire il livello di servizio adattandolo alla domanda potenziale. Tale scopo verrà anche raggiunto attraverso l'adeguamento del parco treni;			
Testo da inserire			
<input checked="" type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare			
<input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo			
<input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo			
<input type="checkbox"/> Dopo la frase:			
O riqualificazione dell'attuale sistema di segnalamento, rifacimento quadri e apparati di ventilazione nonché adeguamento dei sistemi di telecomunicazione e controllo al fine di garantire il livello di servizio adattandolo alla domanda potenziale. Tale scopo richiederà l'adeguamento del parco treni, sia in termini numerici che funzionali, non solo per garantire gli scenari futuri di domanda, ma anche per corrispondere efficacemente alle condizioni attuali di servizio sulla linea che registrano negli intervalli di punta più critici e nelle stazioni di corrispondenza con la rete ferroviaria, fenomeni di incarrozzamento anomalo che determinano situazioni di over capacity.			

Osservazione n. 4

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	4.4.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	43

Motivazioni

Incoerenza tra valori riportati nel testo e in tabella 4.5

Testo da eliminare o sostituire

Tab. 4.5 riga: Servizio Metropolitana colonna: Variazione 2003-2013 vett*km sostituire 11.600.431 con 11.4 milioni di vett*km

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

11.4 milioni di vett*km

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.3.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	240

Motivazioni

Evidenziazione incognite e rischi su forme di finanziamento del bike sharing integrate con il TPL

Testo da eliminare o sostituire

L'ampliamento del sistema a questi livelli richiederà un equilibrio economico diverso dall'attuale, poiché la sola individuazione di nuovi spazi pubblicitari non sarebbe sufficiente a coprire i costi. Si renderebbe necessario studiare nuove forme di finanziamento che garantiscano come ad esempio le sponsorizzazioni (affidate al gestore o reperite dall'amministrazione comunale), o la gestione coordinata con il sistema di trasporto pubblico. Il costo complessivo di gestione e manutenzione del sistema nel 2025, con 650 stazioni, si aggirerebbe intorno a circa l'1% del costo complessivo per il trasporto pubblico locale del 2014, che è stato pari a 720 milioni di Euro.

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

L'ampliamento del sistema a questi livelli richiederà un equilibrio economico diverso dall'attuale, poiché la sola individuazione di nuovi spazi pubblicitari non sarebbe sufficiente a coprire i costi. Si renderebbe necessario studiare nuove forme di finanziamento come ad esempio le sponsorizzazioni (affidate al gestore o reperite dall'amministrazione comunale), o la gestione coordinata con il sistema di trasporto pubblico, ricercando forme di integrazione che tuttavia non sottraggano risorse al TPL, sebbene il costo complessivo di gestione e manutenzione del sistema nel 2025, con 650 stazioni, sia stato stimato solamente intorno all'1% del costo complessivo per il trasporto pubblico locale del 2014, pari a 720 milioni di Euro.

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	Modello n°2
2	Modello n°3
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 9 ottobre 2017

firma

Mario Pini



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	PIVI
Nome	MARCO
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	AZIENDA TRASPORTI MILANESI S.p.A.
Ruolo ricoperto	DIRIGENTE RESPONSABILE DELLA PROGRAMMAZIONE DEL SERVIZIO
Via/piazza	FORO BUONAPARTE, 61
Città	MILANO
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	5.2.6
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	73

Motivazioni

Incoerenza tra valore citato nel testo e quello riportato nel grafico a corredo

Testo da eliminare o sostituire

quota di spostamenti fatti con mezzi pubblici che, all'interno di Milano, raggiunge il 58% del totale degli spostamenti "meccanizzati"

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

quota di spostamenti fatti con mezzi pubblici che, all'interno di Milano, raggiunge il 57% del totale degli spostamenti "meccanizzati"

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.5.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	92

Motivazioni

Ammonimento su problemi gestionali e di inefficienza connessi al concept della prevista M6 soprattutto in riferimento alla doppia diramazione del tracciato

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: Per la prima, ridenominata "M6", avendo dimostrato le migliori performances si è quindi effettuato uno specifico approfondimento, che ha portato alla definizione di tracciati alternativi, la cui fattibilità tecnica, dovrà essere valutata attraverso specifici studi, che analizzino anche i problemi sia operativi che di inefficienza economica dell'investimento infrastrutturale legati alla doppia diramazione, alla luce delle esperienze negative già maturate rispetto alle biforcazioni sulla rete attuale, con particolare riferimento all'inadeguatezza del livello di servizio offerto in alcuni periodi o fasce orarie non di punta nelle stazioni poste sui rami periferici, inevitabilmente dimezzato rispetto a quello offerto nella tratta centrale. I tracciati analizzati hanno in comune il servizio sull'asse Sempione/Certosa e Tibaldi/Quaranta mentre lasciano aperte le diverse possibilità di connessione terminale della linea sia a nord (verso Molino Dorino e/o verso Baranzate) che a sud (Noverasco e/o Ponte Lambro), nonché l'effettivo percorso all'interno dei bastioni.

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	134

Motivazioni

Approfondimento opportunità e controversie legate al prolungamento a sud della M2

Testo da eliminare o sostituire

per la M2:

- prolungamento da Assago Milanofiori Nord a Rozzano (Via Roma): il prolungamento, rimanendo a nord della tangenziale, va a servire quartieri dei settori nord di Rozzano ad elevata densità abitativa. Contestualmente al prolungamento, verrà attuata una revisione delle linee di distribuzione verso Rozzano, Quinto Stampi e Basiglio, nonché delle linee verso Opera, Locate Triulzi e Pieve Emanuele, atta a garantire l'adduzione verso la nuova infrastruttura. Data la vicinanza ad Assago, non viene inizialmente ipotizzata la realizzazione di un parcheggio di interscambio.

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

* prolungamento da Assago Milanofiori Nord a Rozzano (Via Roma): il prolungamento, rimanendo a nord della tangenziale, intende servire i quartieri dei settori nord di Rozzano ad elevata densità abitativa (Valleambrosia), richiedendo tuttavia un completamento della viabilità locale per garantire l'accessibilità diretta alla nuova stazione e la corrispondenza con le linee bus. Contestualmente al prolungamento, potrà infatti essere attuata una revisione delle linee di distribuzione verso Rozzano, Quinto Stampi e Basiglio, nonché delle linee verso Opera, Locate Triulzi e Pieve Emanuele, atta a garantire l'adduzione verso la nuova infrastruttura. Tale riassetto si innesterà necessariamente sulle modifiche di rete già indotte dal prolungamento del tram 15 a Rozzano sud, attualmente in fase di realizzazione, quindi in un contesto già avanzato di razionalizzazione del servizio e di riduzione delle sovrapposizioni di percorso. Data la vicinanza ad Assago, non viene inizialmente ipotizzata la realizzazione di un parcheggio di interscambio.

Osservazione n. 4

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.6
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	103

Motivazioni

Integrazione su specifiche riguardanti i valori obiettivo relativi agli interventi di velocizzazione della rete TPL

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
- Dopo la frase: • la gerarchizzazione della rete di Trasporto pubblico di superficie, con individuazione di una rete primaria di forza che interessa circa il 28% degli attuali servizi di superficie (espressi in vetture*km/anno), prevalentemente tranviaria, rispetto alla quale definire obiettivi più marcati di aumento della velocità commerciale, in funzione di un'analisi preliminare condotta per macro ambiti territoriali. L'obiettivo posto è di un incremento medio della velocità su tale rete del 30%, conseguito attraverso il raggiungimento dei seguenti valori soglia:
- 12 km/h entro la Cerchia dei Bastioni;
 - 14 km/h, nella corona compresa fra la Cerchia dei Bastioni e la Cerchia Filoviaria;
 - 18 km/h, al di fuori della Cerchia Filoviaria;
- L'aumento generalizzato del 10% della velocità commerciale della restante rete di superficie.

I valori di incremento di velocità sopra esposti rappresentano evidentemente valori obiettivo massimi teorici, che puntano a conseguire integralmente e ad estendere in maniera induttiva i risultati più consistenti raggiungibili su alcuni tratti di linea attualmente più critici (derivati ad esempio dagli studi preliminari per il progetto delle linee T) ai restanti rami della rete di riferimento, quindi ipotizzando che gli interventi di protezione e preferenziamento semaforico ottengano in generale il medesimo impatto sulle prestazioni del servizio in tutti i contesti di rete.

In base ai risultati della prima applicazione dell'asservimento semaforico, pur parziale e sperimentale, attuato sulla linea 9 a partire dal 2015, i risultati concretamente conseguibili potrebbero comunque attestarsi tra il 5 e il 15%.

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.7
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	146

Motivazioni

Indicazione precisa del soggetto interessato

Testo da eliminare o sostituire

Primo modello a corone (2008), elaborato da AMAT, in collaborazione con l'attuale gestore del sistema tariffario, la cui zonizzazione territoriale si articolava in 7 corone concentriche ed equidistanti (5 km) attorno alla città di Milano.

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Primo modello a corone (2008), elaborato da AMAT, in collaborazione con ATM, quale attuale gestore del sistema tariffario, la cui zonizzazione territoriale si articolava in 7 corone concentriche ed equidistanti (5 km) attorno alla città di Milano.

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	Modello n°1
2	Modello n°3
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 9 ottobre 2017

firma





**OSSERVAZIONE AL
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**
Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: planimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	PIVI
Nome	MARCO
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	AZIENDA TRASPORTI MILANESI S.p.A.
Ruolo ricoperto	DIRIGENTE RESPONSABILE DELLA PROGRAMMAZIONE DEL SERVIZIO
Via/piazza	FORO BUONAPARTE, 61
Città	MILANO
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.2.1.4
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	160

Motivazioni

Integrazione del quadro di riferimento legato al rafforzamento della rete portante del TPL di superficie per tenere conto di programmi di sviluppo già in corso

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: * Linea F, P.zza Fontana – Santa Giulia: su parte del tracciato dell'attuale 27 servirebbe l'asse Mecenate – Corsica - XXII Marzo.

Per tale linea resta da verificare la coerenza con il progetto di sviluppo di una nuova tranvia all'interno dell'intervento urbanistico di S. Giulia e Merezzate;

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.5.4
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	100

Motivazioni

Esigenza di reinquadrare le ipotesi di modifica della rete tranviaria in centro in conseguenza degli interventi già attuati ad aprile 2017

Testo da eliminare o sostituire

L'ipotesi considerata prevede:

- modifica di percorso del tram 2 da Bovisa a Molise (nella figura in rosso);
- linea n. 12 attestata a Cairoli (nella figura in grigio);
- divisione del tram 14 in due tronconi: il n. 14 da Cairoli a Musocco (in viola) ed il n. 8 da Armorari a Lorenteggio (verde scuro);
- arretramento del capolinea del tram 15 a Missori (in blu);
- il tram n. 19 devia per Cenisio-Bramante-Broletto e prende il percorso del tram n. 2 sino al capolinea Negrelli/S. Cristoforo (in arancio);
- linea n. 27 limitata a piazza Fontana (in rosso scuro);
- il n. 19 sui Bastioni occidentali viene sostituito dalla nuova linea n. 30 Centrale-Porta Genova-XXIV Maggio (in azzurro).

Lo scenario, sebbene rappresenti solo uno dei possibili schemi funzionali in grado di coprire le relazioni descritte, è risultato con rapporto benefici/costi significativamente positivo, in quanto le simulazioni non hanno evidenziato possibili perdite di utenza mentre comporta significativi risparmi in costo di esercizio.

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Una delle ipotesi considerate prevede:

- modifica di percorso del tram 2 da Bovisa a Molise (nella figura in rosso);
- linea n. 12 attestata a Cairoli (nella figura in grigio);
- divisione del tram 14 in due tronconi: il n. 14 da Cairoli a Musocco (in viola) ed il n. 8 da Armorari a Lorenteggio (verde scuro);
- arretramento del capolinea del tram 15 a Missori (in blu);
- il tram n. 19 devia per Cenisio-Bramante-Broletto e prende il percorso del tram n. 2 sino al capolinea Negrelli/S. Cristoforo (in arancio);
- linea n. 27 limitata a piazza Fontana (in rosso scuro);
- il n. 19 sui Bastioni occidentali viene sostituito dalla nuova linea n. 30 Centrale-Porta Genova-XXIV Maggio (in azzurro).

Tale scenario, sebbene rappresenti solo uno dei possibili schemi funzionali in grado di coprire le relazioni descritte, è risultato con rapporto benefici/costi significativamente positivo, in quanto le simulazioni non hanno evidenziato possibili perdite di utenza mentre comporta significativi risparmi in costo di esercizio.

Si tratta evidentemente di ipotesi che alla luce degli interventi già attuati dall'Amministrazione ad aprile 2017, di ristrutturazione della rete tranviaria, proprio per semplificare i percorsi in centro e migliorare i collegamenti con la periferia, potranno essere riverificate coerentemente con l'assetto di rete già in esercizio.

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.5.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	96

Motivazioni

Rettifica elenco interventi dello scenario esplorativo

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: • il prolungamento di M4 verso Segrate;

- Il prolungamento di M5 a Settimo Milanese.

Osservazione n. 4		
Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica
		Capitolo
		Pagina
Motivazioni		
Testo da eliminare o sostituire		
Testo da inserire		
<input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo		
<input type="checkbox"/> Dopo la frase:		

Osservazione n. 5

Documento

 Documento di piano Analisi costi/benefici

Capitolo

 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Pagina

Motivazioni**Testo da eliminare o sostituire****Testo da inserire** In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo Dopo la frase:

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n. | Titolo

Descrizione delle modifiche

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n. | Titolo

Descrizione delle modifiche

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n. | Titolo

Descrizione delle modifiche

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	Modello n°1
2	Modello n°2
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 9 ottobre 2017

firma



Claudia Ceccarelli

Da: [REDACTED]
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 11:24
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Oggetto: Osservazioni ATM al PUMS
Allegati: Modello Osservazioni PUMS 2017_n3.pdf; Modello Osservazioni PUMS 2017_n1.pdf; Modello Osservazioni PUMS 2017_n2.pdf

Buongiorno,
come previsto dalla procedura, si trasmettono le Osservazioni formulate da ATM S.p.A. al PUMS del Comune di Milano.

In allegato tre moduli di osservazioni.

L'occasione è gradita per porgere distinti saluti.

ing. Marco Pivi

Dirigente Responsabile Programmazione del Servizio

 **ATM Servizi S.p.A.**

CAP 20149 MILANO - V.le Monte Rosa 89

Tel. [REDACTED] / Cell. [REDACTED]

Fax [REDACTED] / email: [REDACTED]

www.atm.it

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di: prvs=9455d1227e-[REDACTED]-posta-certificata@telecompost.it"

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il 09/10/2017 11:23 AM

Oggetto: ANOMALIA MESSAGGIO: Osservazioni ATM al PUMS

Priorità: normale

[posta-cert.com](#) (3886722)

[anims.p_](#) (3321)

• [Mostra Certificato](#)

• [Azioni](#) ▾

[Cancella](#) [segna come](#) [Lai leggere](#) [Sposta in](#) [INBOX](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) da [webmail](#) [mail](#) [non-pums](#) [pums](#) [trattate](#) [spati](#)

Anomalia del messaggio Il giorno 09/10/2017 alle ore 11:23:49 (+0200) è stato ricevuto il messaggio "Osservazioni ATM al PUMS" proveniente da "prvs=9455d1227e-[REDACTED]" indirizzato a: pianimobilita@pec.comune.milano.it. Tali dati non sono stati certificati per il seguente errore: Impossibile effettuare il riconoscimento della firma. Il messaggio originale è incluso in allegato



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 455832/2017
Del 10/10/2017 16:01:58
GEROMETTA ANNA
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
10/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Gerometta
Nome	Anna in proprio e
	<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro
Ragione sociale	Cittadini per l'aria onlus
Ruolo ricoperto	Presidente
Via/piazza	[REDACTED]
Città	[REDACTED]
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	X Documento di piano	X Analisi costi/benefici	Capitolo
	X Rapporto ambientale	Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni

Il Piano proposto sottovaluta fortemente – anche nella articolazione degli scenari – l’impatto sanitario sulla popolazione, ed il relativo costo, derivante dalla massiccia e diffusa esposizione della cittadinanza al traffico di prossimità ed alle sue emissioni e la conseguente necessità ed urgenza di procedere a rilevanti e massicci interventi di riduzione del traffico.

In particolare il piano si presenta illogico e incoerente rispetto alle stesse premesse contenute nel Rapporto ambientale ove si esplicita chiaramente l’impatto sanitario gravissimo - ribadito nelle nostre precedenti osservazioni che vengono qui richiamate per quanto utile e necessario e peraltro noto all’Amministrazione - per la popolazione dell’esposizione agli inquinanti di traffico, In particolare si sottovaluta gravemente o si accantonano immotivatamente e su basi frutto di una carenza di istruttoria:

- a) il carattere di primaria importanza del fattore temporale dell’azione comunale volta a ridurre fortemente il traffico nell’area urbana.
- b) la centralità della riduzione del traffico privato nell’ambito della pianificazione con strumenti di limitazione mediante price charging o limitazioni all’ingresso per classi emissive e/o altri strumenti (regolazione della sosta o altro capaci di indurre un cambiamento rilevante in un breve periodo di tempo).

In particolare in relazione alle osservazioni già presentate in data 7 maggio 2015 - che vengono qui sostanzialmente riproposte rilevandosi che le contro-osservazioni dell’amministrazione contenute nella Relazione tecnica non contro-deduccono adeguatamente ai rilievi sollevati.

In particolare, in riferimento al contributo n. 162 parte 1

In relazione alla contro-osservazione sul punto 1 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a:

- a) ad un effetto negativo dell’estensione di Area C per una fetta della popolazione (prevalentemente quella residente nell’area esterna alla Area C estesa) che si rapporta alla sottoposizione al pagamento della tariffa e alla maggiore difficoltà di spostamento a causa di una maggiore rarità del TPL. Effetto negativo che può d’altro canto ben essere almeno in parte compensato dall’integrazione di mobilità con una politica della ciclabilità molto più incisiva di quella prevista dal PUMS (su cui si vedano le altre osservazioni) ed una più forte spinta del TPL; effetto negativo che, d’altro canto, non potrebbe comunque essere considerato come un valido motivo per evitare di adottare una o più misure capaci di portare una significativa riduzione dell’impatto sanitario sulla popolazione. Non solo, ma è l’ACB a riconoscere a pagina 25 che *“Gli inquinanti locali, quali il black carbon, saranno quantificati esplicitamente nel Rapporto Ambientale, ma non sono qui monetizzati. Dunque, i benefici del PUMS saranno sottostimati per questa componente”*. Ne consegue che la descrizione dell’ACB di tutti gli scenari tende a sottostimare il beneficio derivante dalla riduzione del B/C e di tutti gli inquinanti dell’aria. Questo è un vizio di istruttoria dell’ACB - e conseguentemente del piano - che ne inficia gravemente gli scenari. Inoltre, ed ancora più grave, è appunto la mancata valutazione monetaria derivante dalla riduzione del PM 2.5 o dell’NO2 che deriverebbe dai vari scenari di piano, inquinanti questi normati ed i cui limiti Milano supera cronicamente. Ciò altera ovviamente tutta l’ACB che, non inserendo fra gli elementi di valutazione né il costo economico derivante dall’inquinamento né quello sanitario, altera in maniera grossolana lo stesso obiettivo del piano che, lo si ricorda, ha come proprio cuore l’obiettivo di *“assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico”* (art. 22 L. 340/2000). Parimenti non vi è traccia che sia stata ricondotta all’interno della ACB (e dunque negli scenari di piano) la valutazione dell’impatto sanitario e del costo ad esso conseguente a carico della popolazione, costo che, è ormai facilmente quantificabile grazie

ad una letteratura ormai cospicua che è riconosciuta e fatta propria dall'OECD e dall'OMS e dalla Banca Mondiale. L'aver ignorato tale costo nell'ambito dell'ACB e conseguentemente della valutazione degli scenari di piano rappresenta un vizio di istruttoria grave ed irreparabile se non rivalutando e riformulando gli scenari di piano in funzione del costo che la città di Milano e la sua popolazione sopportano a causa dell'inquinamento dell'aria.

- b) Alla osservazione che *"L'estensione di Area C è efficiente, ma ha dei profili di distribuzione dei costi piuttosto complessi e di difficile accettabilità sociale"*. Riguardo tale inciso dell'ACB, e la presunta *"complessità e scarsa accettabilità sociale"* delle misure ipotizzate - valutazioni peraltro soggettive e non dimostrate laddove non si considera viceversa il plauso sociale che presumibilmente deriverebbe dalla realizzazione di una mobilità che proteggesse i cittadini dagli inquinanti da traffico - si rileva che esse non possono giustificare in alcun modo la scelta di non adottare una misura efficiente. In questo senso si deve far presente che la Corte di Giustizia Europea ha, proprio nella sentenza pronunciata avverso l'Italia (C-68/11 Commissione Europea/Repubblica Italiana) nel procedimento di infrazione per violazione dei limiti del PM10 chiarito come - quando si tratti di salute umana a rischio a causa della violazione dei limiti di legge per gli inquinanti dell'aria - non sono accettabili giustificazioni di natura politica, di accettabilità sociale, o economica che valgano ad esonerare la pubblica amministrazione dall'obbligo di procedere all'adozione delle misure che servono a ridurre l'esposizione agli inquinanti atmosferici per la popolazione da essa governata.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 2 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a:

- a) *"i costi per alcuni utenti derivanti dall'insufficiente livello di trasporto pubblico"*. A tale riguardo vi è un vizio di istruttoria ove non si soppesa - a fronte del rilevantissima esposizione della popolazione alle emissioni del traffico privato - il danno che la popolazione trae da tali inquinanti, danno che è di sicuro maggior rilievo del costo che deriva ad una fascia della popolazione per un presunto insufficiente livello di trasporto pubblico ed al quale, d'altra parte, l'amministrazione comunale può e deve coerentemente sopperire in tempi rapidi integrando il servizio di superficie, facilitando la pedonalità e la ciclabilità.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 3 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a:

- a) al fatto che i modelli indicherebbero un effetto pressoché nullo dell'estensione di area C. Tale controdeduzione è in contraddizione con i risultati dell'ACB e comunque pare fare riferimento all'ipotesi di certo meno auspicabile dell'estensione di Area C, ovvero quella che vedrebbe un unico confine di area C esteso alla cerchia filoviaria. Inoltre si ritiene fuorviante una simile conclusione laddove è evidente che l'estensione dell'area a tariffa deve comunque essere integrata da altre misure di trasporto (Ciclabilità, mezzi pubblici, car sharing elettrico) in grado di compensare il divieto o la tariffazione all'ingresso. La controdeduzione è pertanto fuorviante e imprecisa e priva di pregio.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 4 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione:

- a) controdeduce con considerazioni scontate, peraltro già inserite fra le osservazioni dello stesso osservante e non contestate (per esempio che *"la riduzione del traffico non è perseguita e perseguibile unicamente tramite l'estensione di area C"*). Anche in questo caso le controdeduzioni si riferiscono unicamente all'unico scenario non auspicabile di estensione di Area C ovvero quello che comporta non l'istituzione di un doppio cordone ma quello della mera estensione del limite alla cerchia filoviaria.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo 162 parte 1 punto 5 (pag. 496 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a:

- a) la pretesa stabilità dell'effetto di charging di Area C, deducendo che l'osservante sbaglierebbe a ritenere necessaria una revisione periodica della tariffa - per altro raccomandata dalla Commissione speciale su Ecopass. A smentita di quanto dedotto nella contro-osservazione sono noti gli ultimi dati pubblicati ad agosto 2017 di un rilevante incremento del traffico in Area C.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 punto 6 (pag. 496 relazione tecnica) si rileva che essa fa prevalentemente riferimento a:

- a) le ragioni di difficile applicabilità della opzione Area C a due cordoni concludendo, in maniera assolutamente incoerente, che lo scenario di estensione è auspicabile solo in una prospettiva di medio lungo termine. La controdeduzione è incoerente in quanto le difficoltà citate non si risolveranno per il trascorrere del tempo e viceversa quest'ultimo comporterà l'accrescersi del danno attualmente subito dalla popolazione per effetto dell'esposizione agli inquinanti.

In riferimento alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 3 si rileva che :

- a) l'osservazione - ove segnala la letteratura che evidenzia la pericolosità per cardiopatici e diabetici di camminare in aree trafficate - non vuole rappresentare una critica alla relazione ambientale ma viceversa alla pianificazione che omette di prendere in seria considerazione la tematica riguardante l'esposizione della popolazione agli inquinanti del traffico e l'urgenza di prendere provvedimenti che intervengano riducendo drasticamente il traffico nell'area urbana. Quanto alla valutazione che si trae dal progetto di Barcellona sull'effetto benefico della ciclabilità per contro-bilanciare gli effetti negativi della sedentarietà e obesità, essa nulla toglie al dato che riconduce all'esposizione al traffico un rischio aggiuntivo di eventi cardiocircolatori e respiratori per effetto dell'esposizione, anche a brevissimo termine, di soggetti (anche sani) alle esalazioni del traffico. E alla conseguente indispensabile priorità di ridurre il traffico. Al riguardo e lasciando cardiopatici e diabetici a parte si rammenta che l'esposizione dei bambini al traffico di prossimità nel tragitto casa-scuola e viceversa è capace di danneggiare la memoria e le capacità cognitive dei bambini come emerge da un recentissimo studio dell'equipe dell'epidemiologo catalano Jordi Sunyer¹. L'omissione di valutazione del danno sanitario di questo profilo e l'analisi di scenari aggiuntivi che riducano ulteriormente ed in un periodo più breve gli inquinanti da traffico vizia il piano ab origine.

In riferimento alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 4

La contro-osservazione asserisce che il piano interverrebbe già in maniera consistente sulla riduzione del rischio sanitario. L'affermazione è priva di pregio laddove l'orizzonte temporale che il PUMS propone implica - ammesso che lo scenario di riduzione del BC sia verosimile - il persistere di un danno gravissimo per molti anni e comporta una scelta dell'amministrazione di non occuparsi di tale danno ma di accettare il suo persistere.

Inoltre - pure a tale orizzonte temporale remoto (2024) - si accetta il permanere di una esposizione della popolazione al BC, definita critica dal Rapporto Ambientale, di circa 60 mila abitanti di Milano, ciò che, proprio alla luce dell'orizzonte temporale lungo proposto, manifesta un fallimento del PUMS a priori.

In riferimento al contributo n. 162 parte 5

Si rileva che l'obiettivo dichiarato della LEZ di integrare nell'area urbana le misure regionali è palesemente insufficiente considerato il bassissimo livello di ambizione delle misure regionali stesse.

¹ Alvarez-Pedrerol M, Rivas I, López-Vicente M, et al. Impact of commuting exposure to traffic-related air pollution on cognitive development in children walking to school. Environ Pollut. 2017 Aug 31;231(Pt 1):837-844
Scheda Osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile#

L'indicazione di un simile obiettivo - solo politicamente comoda - rappresenta di fatto la rinuncia a porre in atto misure ulteriori e più incisive che abbiano il carattere di adeguatezza e urgenza rispetto alla gravità della situazione attuale nell'area urbana. Misure di limitazione, moderazione e riduzione del traffico che, nell'area urbana più inquinata della regione, ben possono, ed anzi devono, essere molto più incisive di quelle pianificate a livello regionale. E' inoltre inaccettabile che "uno studio di settore" per definire l'utilizzo della LEZ - elemento evidentemente centrale della pianificazione della mobilità sostenibile - debba, come previsto nel piano stesso e controdedotto dall'amministrazione in questo punto, seguire l'approvazione di un Piano che è in fase di predisposizione da oltre 5 anni.

In riferimento al contributo n. 162 parte 6

La valutazione del danno derivante dalla prossimità al traffico non è un esercizio teorico fine a sé stesso, da rimandarsi ad un approfondimento e ad un tempo successivo, ma viceversa ciò che, in coerenza all'obiettivo del PUMS di riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici, consente di orientare gli scenari e le opzioni integrandole e rendendo incisiva ed efficace l'azione ipotizzata. Il non aver incluso tale elemento nelle analisi del piano rende il piano gravemente viziato ab origine.

Si ribadisce al riguardo la necessità che lo scenario di PUMS sia oggetto di integrazioni che diano conto di alternative e costi non soppesati. In particolare si segnalano qui di seguito aspetti che - in funzione delle misure utili e possibili allo scopo di ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria - necessitano di integrazione o di necessaria riconsiderazione per l'incoerenza o l'immotivata - anzi ingiustificabile - mancata valutazione di quanto emerso nel corso del procedimento e quanto noto a codesta Amministrazione in tema di inquinamento atmosferico e relative cause.

In riferimento al contributo n. 162 parte 12

La controdeduzione inerente l'osservazione di cui sopra è generica e inconferente circa:

- a) la errata quantificazione delle emissioni partendo da fattori emissivi dei veicoli gravemente sottostimati. L'osservazione formulata nel 2015 è oggi ancor più vera alla luce delle evidenze emerse a seguito dei lavori della Commissione EMIS del Parlamento Europeo, lavori conclusi nel 2017 che hanno consentito di accertare che la pressoché totalità dei veicoli diesel euro 5 e 6 ha emissioni su strada che sono molte volte superiori ai limiti di legge. Si rileva in proposito che lo stesso Comune di Milano ha aderito, nel marzo 2017, al sistema "Air'volution" lanciato nell'ambito del sistema C-40 Cities in base al quale si riconosce che i livelli emissivi di moltissime autovetture anche euro 6 giunge ad avere, a titolo esemplificativo, emissioni NOX fino a 12/15 volte il limite di legge. Alla luce di ciò deve ritenersi che il PUMS sia gravemente viziato. Il modello/sistema Copert 4 - seppure ipotizza uno scostamento fra emissioni dichiarate e emissioni su strada - è comunque un modello ormai ritenuto palesemente vetusto ed inattendibile al fine di stimare le emissioni da traffico in ambito urbano. Ciò nonostante e nonostante il successivo e più attendibile modello COPERT V sia stato emanato oltre un'anno fa, ed in particolare nel settembre 2016, il Comune ha ai fini della versione del PUMS adottata utilizzato il modello COPERT 4 - riconosciuto essere ormai errato per aver sopravvalutato fortemente la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli in funzione della classe euro. Ne consegue che - essendo tale modello vetusto ed irrealistico stato utilizzato nella valutazione degli scenari emissivi e dunque nella predisposizione delle misure - il Piano nasce viziato ab origine per difetto di istruttoria consistente nell'aver sopravvaluto gli effetti ambientali delle misure e degli scenari di piano che quantificano la riduzione dei veicoli circolanti. Inoltre, l'errata presupposizione contenuta nella contro-osservazione, laddove ipotizza un rilevante miglioramento delle emissioni su strada e beneficio ambientale per effetto del passaggio a nuove categorie EURO (in particolare euro 6c), rivela un vizio rilevante sia laddove tace l'evidenza dello

scollamento fra il passaggio a classi euro successive e il fatto che ciò non comporti di per sé un miglioramento delle emissioni reali su strada, come riconosciuto dallo stesso Comune con il sistema Air'volution, sia laddove di fatto assoggetta il miglioramento ambientale per la cittadinanza ultra-esposta agli inquinanti da traffico non già all'impatto benefico delle misure ma viceversa all'evoluzione del parco macchine, dando conseguentemente per scontati e accettati tempi estremamente lunghi per il risanamento dell'aria cittadina.

In riferimento al contributo n. 162 parte 13

Si richiama quanto rilevato nella replica alla contro-osservazione sulla parte rilevante la funzione del rapporto ambientale.

Errata è poi la menzione della presunta non responsabilità del Sindaco in relazione alla riconduzione della qualità in ambito cittadino entro i limiti di legge. E' infatti noto che una porzione rilevante delle emissioni che ammorbano le nostre città hanno origine locale ed in quanto tali vanno ridotte localmente con misure, ordinanze o decreti che spettano in maniera certa al Sindaco in base alle prerogative conferitegli dalla legge a tutela della salute pubblica entro il Comune amministrato. Non a caso l'art. 50 del TUEL stabilisce che *"in caso di emergenze sanitarie o di igiene pubblica a carattere esclusivamente locale le ordinanze contingibili e urgenti sono adottate dal sindaco, quale rappresentante della comunità locale"*. Inoltre, l'art. 54 del medesimo decreto, come modificato nel 2008, attribuisce un ulteriore e differente potere di ordinanza al sindaco, in qualità di ufficiale del governo, *"al fine di prevenire ed eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e la sicurezza urbana"*. Considerata la gravissima minaccia all'incolumità pubblica rappresentata dall'inquinamento atmosferico e la rilevanza ormai accertata delle misure di natura locale al fine di ridurre l'esposizione agli inquinanti di prossimità, il rilievo del contro-osservante circa la responsabilità regionale in materia di pianificazione sull'aria appare una affermazione superflua dato che tale responsabilità regionale non solleva né esonera il sindaco dalle sue prerogative e obblighi che non confliggono o interferiscono con la pianificazione regionale.

In riferimento al contributo n. 162 parte 14

La contro-osservazione in merito alla parte 14 non risponde adeguatamente all'osservante. Il bassissimo livello di ambizione del piano e degli indici di miglioramento è ampiamente argomentato nell'osservazione. Si aggiunge che l'incoerenza ed illogicità è insita nella circostanza che livelli così bassi di miglioramento della mobilità come quelli citati nell'osservazione e non contestati dal contro-osservante con certezza non otterranno un reale impatto sulla mobilità cittadina che è l'obiettivo precipuo del piano stesso e conseguentemente non avranno che effetti di lieve entità sulla riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici di prossimità generati dal traffico. Si ricordi peraltro che una quota assai rilevante, come evidenziato dai dati AMAT e ARPA Lombardia, degli inquinanti di natura primaria (PM10 e PM2,5) derivano dall'abrasione di freni, gomme e carrozzerie cosicché il mero passaggio della mobilità privata a veicoli elettrici non può rappresentare la soluzione né in termini di impatto sanitario né in termini di vivibilità della città e di riduzione del parco auto a favore di un aumento della mobilità ciclabile e di trasporto pubblico.

In riferimento al contributo n. 162 parte 15

La contro-osservazione in merito alla parte 15 è sintomatica. Il tema delle limitazioni viene cronicamente riferito unicamente all'ambito di Area C che è, evidentemente, un ambito geografico minimo rispetto a quello urbano in cui vive la popolazione. La soluzione di ridurre le opzioni di ingresso per i motocicli più inquinanti nella sola Area C rappresenta una scelta illogica in quanto esclude dal relativo beneficio la maggioranza della popolazione che, è dato noto, non vive in area C.

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

In riferimento al contributo n. 162 parte 17

La contro-osservazione non risponde alla incongruenza fra l'ipotesi-obiettivo del piano MI-BICI - pur citato nel PUMS - di raggiungere su metropolitana milanese una domanda potenziale per la mobilità in bici pari al 20% della mobilità totale (il piano MI BICI faceva questa stima partendo da una ripartizione modale totale della mobilità in bici pari al 3.2% nel 2011) e il minimo obiettivo propostosi dal PUMS al 2024. L'incremento dell'1.4% di una quota modale degli spostamenti interni con bici in un lasso di tempo così esteso propostosi quale obiettivo dal PUMS rivela la perdita di un'occasione rilevante per la riduzione degli inquinanti dell'aria e il tradimento delle promesse elettorali dell'attuale sindaco che in campagna elettorale aveva promesso fra i suoi obiettivi quello di "arrivare al 20% della quota di mobilità ciclabile"

In conclusione si ripropongono alla valutazione le osservazioni già presentate nel 2015 e tutt'ora valide e che vengono qui riallegate perchè siano riesaminate alla luce delle note che precedono alle contro-osservazioni

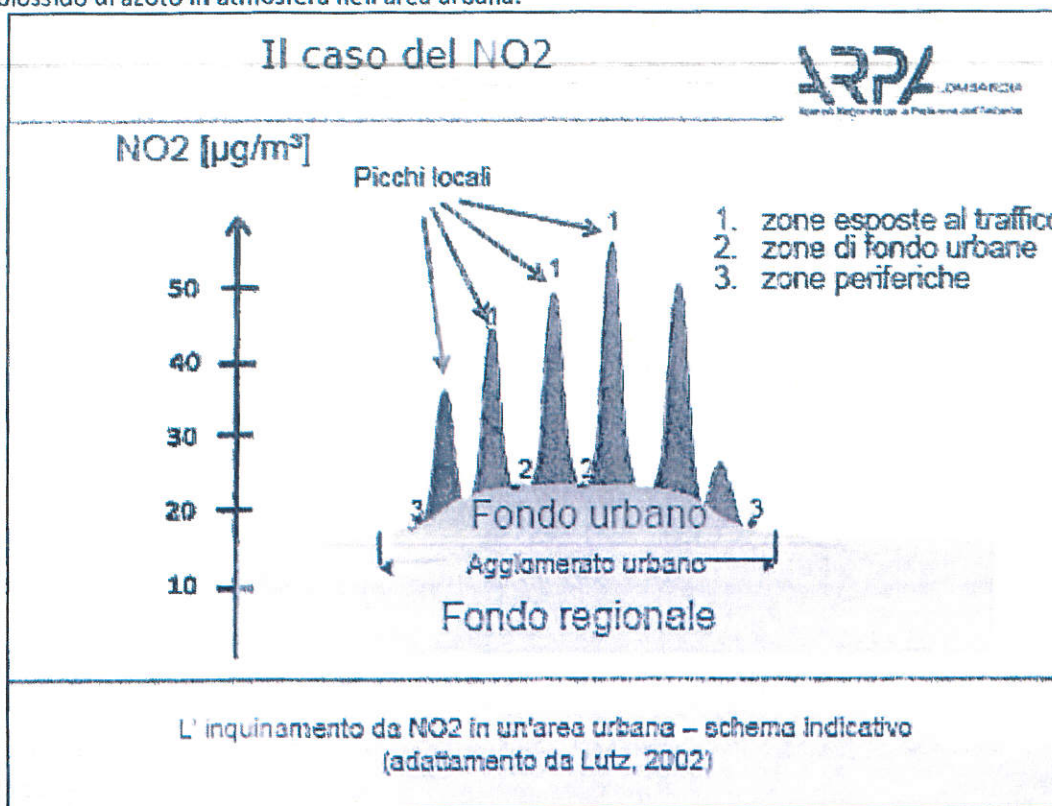
ALLEGATE OSSERVAZIONI 2015

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input checked="" type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input checked="" type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni

Si ritiene che il Piano e i documenti relativi (RA/ACB) siano illogici e affetti da un vizio di istruttoria in quanto avrebbero dovuto valutare, non solo l'esposizione al BC, ma anche e soprattutto i livelli di esposizione della popolazione agli inquinanti normati, e segnatamente il PM 2.5, PM10 e NO2 nell'area urbana per effetto degli interventi di piano. Ed infatti l'amministrazione avrebbe dovuto, data la configurazione delle fonti degli inquinanti atmosferici nell'area urbana (vedi immagine ARPA sotto), verificare gli scenari di piano in funzione della capacità di questi di far rientrare la città entro i limiti di legge nel più breve termine possibile. Se è infatti vero che l'ente al quale la legislazione nazionale demanda la predisposizione della pianificazione per l'aria è la regione, non può esservi dubbio che al Sindaco spetta, in quanto tutore della salute pubblica, l'obbligo di impedire gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e che le misure di natura locale hanno una rilevante capacità di ridurre gli inquinanti in un'area circoscritta. Classico è il caso dell'NO2 di origine fondamentale locale e che può essere efficacemente ridotto e fatto rientrare entro i limiti di legge limitando l'ingresso nell'area urbana ai veicoli diesel dai quali ha origine notoriamente la parte preponderante del biossido di azoto in atmosfera nell'area urbana.



Si chiede pertanto che il Piano venga riformulato sia nella valutazione ambientale sia negli scenari di Piano inserendo analisi e misure che siano volte alla riconduzione nel più breve termine degli inquinanti citati entro i limiti di legge, inquinanti che al contrario - come è noto - vengono cronicamente violati nell'area urbana di Milano con gravissime conseguenze sanitarie a carico della

popolazione e morti premature riconducibili solo alla violazione della legge.

In particolare ed a titolo esemplificativo si fa rilevare che l'associazione osservante ha, durante il mese di febbraio/marzo 2017 realizzato una mappatura dell'inquinamento da NO₂ mediante un campionamento effettuato dai cittadini milanesi mediante campionatori passivi. Il campionamento è stato fatto posizionando 219 campionatori passivi davanti a casa, o a scuola, o al luogo di lavoro, su un palo ad un'altezza di 2,5/3 metri. In estrema sintesi, i dati rilevati evidenziano che l'area metropolitana di Milano non dà, ai suoi abitanti, scampo dall'esposizione al biossido di azoto.

Su base mensile, il 96% dei campionatori collocati dai cittadini nell'area metropolitana ha misurato concentrazioni di NO₂ superiori al limite di 40 µg/m³ prescritto su base annua. Solo 8 campionatori passivi su 219 hanno misurato meno di 40 µg/m³ nel periodo di campionamento. La maggior parte dei campionatori – pari al 46% del totale – ha rilevato concentrazioni fra i 50 e i 60 µg/m³, dunque già abbondantemente al di sopra dei limiti di legge annuali. Quasi un terzo, il 29% dei campionatori, ha rilevato concentrazioni molto elevate, che vanno dai 60 agli 80 µg/m³. E' stata poi ricavata una stima della concentrazione media dell'NO₂ su base annuale che indica che l'84% dei punti di rilevazione ha concentrazioni annue di NO₂ superiori al limite di legge di 40 µg/m³, con soli 35 punti su 219 in cui il livello di concentrazione annuale è entro la norma.

L'evidenza del monitoraggio, che ha avuto il patrocinio della Divisione di Chimica dell'Ambiente e dei Beni Culturali, della Società Chimica Italiana, indica una situazione gravissima alla quale il piano non pare in alcun modo far fronte.



Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

Scheda Osservazioni al Piano Urbano della Mobilità Sostenibile 9

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Si rileva altresì che l'attuale basso livello di ambizione e vizio di istruttoria da cui è affetto il Piano in relazione alla riduzione degli inquinanti atmosferici nell'ambito urbano è viziato in quanto contraddittorio agli ambiziosi obiettivi sottoscritti dal comune di Milano nell'ambito della cd. CARTA di Bologna adottata da numerose città metropolitane lo scorso mese di giugno 2017.

Si chiede che vengano inserite nel PUMS - a seguito di riformulazione e rivalutazione degli scenari, incluso quello di eliminazione totale dei diesel dalla città - misure urgenti di limitazione della circolazione ai diesel tali da consentire di ridurre il livello di esposizione della popolazione al biossido di azoto facendone rientrare i livelli entro i limiti di legge nel più breve termine possibile. Si richiama - a titolo esemplificativo - la misura proposta da questa associazione in occasione della presentazione dei dati del campionamento alla Commissione ambiente del Comune di Milano nel luglio 2017, misura che si allega e che vede una progressiva limitazione della circolazione ai diesel a partire dal gennaio 2018, non già in funzione delle classi euro ma invece delle emissioni reali su strada secondo quanto ipotizzato dal sistema AIR'VOLUTION.

(ALLEGATA SLIDE PRESENTATA ALLA COMMISSIONE AMBIENTE) ALLEGATA CARTA DI BOLOGNA

Osservazione n. 3

Documento

 Documento di piano Analisi costi/benefici

Capitolo

 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Pagina

Motivazioni**SERVIZIO TAXI**

Il servizio taxi rientra nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico ed è ancorato alla gestione di essi fatta dal Comune di Milano.

Come evidenziato nella osservazione n.1 veicoli anche euro 6 di ultima generazione emettono spesso su strada livelli di inquinanti molto superiori al limite di legge. Fra questi rientrano molti veicoli attualmente utilizzati dai taxisti milanesi che ultimamente hanno abbandonato l'acquisto di veicoli ibridi per preferire veicoli diesel. Addirittura il veicolo più commercializzato per il servizio taxi recentemente è la FIAT 500 X o L che, dai sistemi di ranking e analisi (EQUA/Emissions Analytics) che verranno utilizzati dal sistema AIR'VOLUTION risulta avere emissioni di NOx 12/14 vv oltre il limite di legge e quindi al di sopra di ogni standard EURO. Considerato l'uso intensivo e continuativo fatto di questi veicoli in città, uso che può superare quotidianamente un centinaio di chilometri, è indispensabile che il PUMS preveda un sistema che limiti la circolazione nell'area urbana ai soli taxi o sistemi analoghi di trasporto pubblico che hanno prestazioni ambientali di eccellenza e adeguate al servizio svolto. E' altresì auspicabile prevedere un sistema di incentivazione per l'acquisto di veicoli elettrici per il servizio taxi.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire** In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo Dopo la frase:

La licenza del servizio taxi o comunque la circolazione dei taxi viene dal 1.1.2018 subordinata alle prestazioni ambientali del veicolo utilizzato per il servizio. In particolare, a far tempo dal 1 gennaio 2018, non potranno circolare veicoli taxi diesel già esistenti nella flotta taxi che non rientrino almeno nella categoria C del ranking EQUA (Emissions Analytics) e la sostituzione dei taxi dovrà avvenire mediante l'acquisto di veicoli ibridi benzina/elettrico o elettrico. I taxisti che passino all'utilizzo di un veicolo elettrico otterranno uno sgravio fiscale.....

Osservazione n. 4

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni

ESPOSIZIONE SCUOLE agli inquinanti da traffico

La situazione delle scuole milanesi è gravissima. Molte scuole sono esposte in maniera rilevantissima al traffico automobilistico ed agli inquinanti di prossimità come risulta dalle mappe realizzate dall'associazione osservante che includono l'una le 500 scuole (ed ospedali) più esposte al traffico di prossimità e l'altra, vedi osservazione # 2, i livelli di NO2 misurati collocando campionatori passivi in diverse località urbane fra le quali, molte delle scuole di cui alla mappa precedentemente realizzata con i dati di traffico consegnati all'associazione scrivente dallo stesso Comune di Milano a seguito di accesso ai dati ambientali.

La sottovalutazione di questo elemento nell'ambito del Piano è grave, lo vizia ab origine, e comporta il rinvio ad altro programma e tempo delle azioni necessarie a risolvere il problema rendendo le azioni volte alla soluzione del problema difficile da intraprendere per carenza di programmazione e, comunque, future e lontane nel tempo.

Ciò a dispetto della circostanza che, come risulta dagli studi già citati nelle prime osservazioni al piano e da quelli successivi² che sono ben rappresentati nell'intervento del Dott. Sunyer nell'ambito dell'evento "Cosa ti passa per il cervello" organizzato dall'associazione osservante nel gennaio 2017 - l'esposizione dei bambini agli inquinanti da traffico, in particolare negli ambiti scolastici ove essi passano tante ore al giorno, comporta una riduzione dello sviluppo cognitivo e un danno alle capacità cognitive a breve e a lungo termine per i bambini esposti. Oltre naturalmente al danno che la medesima esposizione causa al sistema respiratorio (incremento di asma e bronchiti, riduzione dello sviluppo polmonare etc.)³

Quale contributo alla pianificazione della mobilità scolastica si allega proposta di Protocollo dell'associazione osservante volta ad ottenere la ripianificazione delle aree esterne alle scuole al fine di ottenere la riduzione dell'esposizione al traffico delle scuole nel più breve termine mediante coinvolgimento dei cittadini. Si rinvia inoltre alle azioni in fase di attuazione nel Comune di Londra, prima fra tutte, una Audit, che si concluderà entro il 2017 volta ad analizzare la situazione delle scuole più esposte e a programmare interventi a protezione dei bambini.

Fra le azioni previste:

- a) spostamento degli ingressi scolastici e dei parchi gioco al fine di ridurre l'esposizione dei bambini agli inquinanti
- b) pedonalizzazione e riduzione del traffico intorno alle aree scolastiche
- c) Divieto di sostare con il motore acceso e incisiva applicazione del divieto a livello urbano
- d) creazione di aree o schermi verdi che possano filtrare e ridurre gli inquinanti che generano l'esposizione nociva per i bambini

SI ALLEGA PROTOCOLLO SCUOLE CITTADINI PER L'ARIA

² *Traffic-related Air Pollution and Attention in Primary School Children*, Sunyer et al, *Epidemiology*, 2017 Mar; 28(2): 181-189.
Association between traffic-related air pollution in schools and cognitive development in primary school children: a prospective cohort study, Sunyer et al, *PLoS Med*, 2015 Mar 3;12(3):e1001792. doi: 10.1371/journal.pmed.1001792

³ *Exposure to traffic-related air pollution and risk of development of childhood asthma: A systematic review and meta-analysis*, Khreis et al, *Environ Int*, 2017 Mar;100:1-31. doi: 10.1016/j.envint.2016.11.012. Epub 2016 Nov 21.

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Osservazione n. 5

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni**INGRESSO VEICOLI NON STRADALI (MEZZI DA CANTIERE)**

I mezzi da cantiere sono spesso esclusi dalla immatricolazione e quindi fuori dal campo di applicazione dei limiti alla circolazione inerenti le emissioni. Eppure tali macchinari, una volta trasportati all'interno dell'area urbana, vengono utilizzati in continuo dando effetto ad emissioni rilevanti sia per particolato che per NO₂ e ad un conseguente peggioramento della qualità dell'aria nell'ambito urbano e soprattutto, nell'area prossima al cantiere.

A titolo esemplificativo è stato calcolato che tali macchinari sono responsabili di circa il 15% delle emissioni di NO_x e del 5% delle emissioni di particolato nell'UE: fra queste scavatori, pale cariatrici, gru che comunemente vediamo operare in città, in prossimità delle abitazioni e della popolazione. Molte di esse contribuiscono in modo rilevante all'inquinamento dell'aria nelle nostre città.

Evidente è l'incongruenza di vietare per esempio la circolazione ad un veicolo EUro 2 diesel (come è attualmente in Lombardia) e, viceversa consentire l'ingresso e l'operatività in città per mesi, spesso 10/12 ore al giorno, di mezzi che hanno standard emissivi molto deteriori rispetto all'Euro 4. Si veda in calce la tabella inerente la comparazione fra standard emissivi Euro 2 per gli autoveicoli e quelli delle macchine da cantiere comunemente in uso nelle aree urbane.

	Motore	HC	NO _x	PM	Circolazione
Autoveicolo	Euro 2	0,5	0,2	0,08	VIETATA
Escavatore	Stage II	1	6	0,3	CONSENTITA

E' pertanto necessario che l'area urbana istituisca un criterio in base al quale solo mezzi non stradali che abbiano un livello di emissioni ridotto e rispondano a standard emissivi di ultima generazione (v. Regolamento 1628/2016 entrato in vigore il 1.1.2017) possano fare ingresso ed essere utilizzati nei cantieri urbani. Come è certamente noto un limite simile è stato applicato ormai da anni all'interno della città di Andria che vieta l'ingresso e l'operatività alle macchine non stradali che non rispondano a determinati livelli emissivi.

Si segnala che la presente proposta è analoga a quanto richiesto altresì anche da Confcommercio, ASCOMAC ed UNACEA al fine di favorire il ricambio dei mezzi oggi presenti sul mercato e favorendo lo sviluppo commerciale delle aziende produttrici che hanno investito in tecnologie d'avanguardia che possono essere altresì oggetto di diffusione sul mercato internazionale.

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire
<input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo <input type="checkbox"/> Dopo la frase:
Sono incluse nell'area urbana e negli ambiti di limitazione già esistenti o da istituirsi (LEZ o altro) (che dovrebbero istituirsi secondo quanto già fatto presente nelle precedenti osservazioni): <ul style="list-style-type: none"> a) limitazioni per le macchine per costruzione che non rispettino almeno lo stage III B del Regolamento sopra richiamato. b) Prevedere una specifica e incisiva premialità di punteggio nelle gare di appalto per lavori di costruzione e manutenzione in ambito metropolitano per le aziende che utilizzano macchine delle ultime generazioni. c) Intensificare i meccanismi di controllo dei mezzi di cantiere aumentando la vigilanza quotidiana.

Osservazione n. 6		
Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano <input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici <input type="checkbox"/> Rapporto ambientale <input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Capitolo <hr/> Pagina
Motivazioni		
EFFETTIVITA' DELLA PIANIFICAZIONE E RELATIVO MONITORAGGIO Il PUMS e relativo Rapporto Ambientale esprimono considerazioni relative alle criticità ambientali, di sicurezza causate dal traffico veicolare privato nonché le proposte di soluzione adottabili. Dalla lettura congiunta dei due documenti emerge in taluni ambiti l'effetto benefico derivante dalle azioni volte a ridurre la domanda di traffico privato e l'incentivazione della mobilità attiva. Il PUMS contiene inoltre (richiamando il relativo capitolo del Rapporto Ambientale) indicazione riguardo la necessità di provvedere al monitoraggio progressivo del processo attuativo del piano mediante la popolazione costante degli indicatori che per le z30 e piste ciclabili sono espressi kmq di sviluppo. Il PUMS contiene infine al capitolo 9 "L'attuazione del piano" esplicita indicazione dei costi stimati per la realizzazione delle opere e delle azioni previste dal Piano, ovvero stima i tempi e costi di attuazione di quegli interventi che a seguito di valutazione comparativa degli scenari risultano essere necessari per il raggiungimento degli obiettivi prefissi.		

Relativamente ai costi indicati nel capitolo 9 le tabelle riportate esplicitano - a fronte dell'indicazione di un costo totale - la ripartizione per fasi (tre fasi più il lungo periodo) ciascuna delle quali rappresenta un triennio.

In ragione degli effetti positivi che Rapporto Ambientale e Documento di Piano attribuiscono agli interventi per lo sviluppo della mobilità attiva e il contenimento del traffico e della velocità, del fatto che la realizzazione di tali interventi è di specifica competenza, dal punto di vista finanziario dell'Amministrazione (a differenza di altri interventi pure strategici quali quelli relativi alle infrastrutture per il trasporto pubblico) si chiede di integrare il capitolo 9 inserendo specifica indicazione riguardo la necessità di formulare i prossimi Programmi Triennali delle Opere mediante delle somme corrispondenti ai costi stimati dal PUMS per ciascuna annualità.

Tale integrazione dovrà esplicitare, nello stesso capitolo 9, l'indicazione di provvedere alla stesura di un approfondimento, ovvero della stesura di un programma di priorità di attuazione necessario per determinare i costi delle opere che si ritiene di dover finanziare.

Il passaggio dalla programmazione degli interventi previsti dal PUMS all'ottenimento dei risultati attesi, da sottoporre a monitoraggio come indicato nel Rapporto Ambientale, potrà farsi concreto solo a condizione che venga dato corso ad un approfondimento relativo alla definizione di un programma di attuazione spalmato, per annualità, al decennio.

Si ritiene pertanto indispensabile che tale indicazione entri a far parte integrante delle previsioni del Piano e che venga inserita nel decreto di approvazione del PIANO.

Per essere effettivo il Piano deve indicare le modalità operative necessarie ad attivare il processo di attuazione.

Si ritiene che, in assenza di tale specifica indicazione, riguardante anche la necessità di individuare le modalità per mezzo delle quali allocare specifici finanziamenti ai fini della realizzazione, il PUMS si andrebbe a configurarsi come uno strumento di più blando effetto, ovvero documento di indirizzi rispetto al quale valutare la congruità di interventi derivanti da altri strumenti attuativi e al di fuori di una visione strategica d'insieme.

Preme evidenziare inoltre che la realizzazione degli interventi di limitazione del traffico, le Z30, la moderazione del traffico e la programmazione delle priorità di attuazione potrà essere definita contestualmente alla redazione dell'aggiornamento del PGTU, onde evitare di dover attendere la conclusione del processo amministrativo di un nuovo strumento di pianificazione e quindi di procrastinare ulteriormente l'attuazione degli interventi.

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

EMENDAMENTO

Nel decreto di adozione del Piano oltre che al capitolo 9 "Attuazione del piano" dopo la frase "sistema complessivo della mobilità urbana di competenza del Comune di Milano".

Andando a capo è da inserire il seguente testo.

Ai fini dell'attuazione delle azioni di piano le quote di investimento a carico del Comune dovranno essere definite a seguito di:

- Predisposizione del programma di attuazione relativo a ciascuna delle classi di azione e per ciascuno degli Ambiti di intervento e relativa fase di attuazione individuata nel seguente paragrafo 9.2 "Quadro complessivo delle azioni di piano: costi e fasi attuative".

Per le opere e le azioni attuabili con investimenti a carico del Comune, vale a dire quelle che non richiedano il concorso ad investimenti a carico dello Stato e della Regione o altri enti sovordinati, ovvero quelli che non riguardano la realizzazione di nuove infrastrutture, il programma di attuazione dovrà:

- Contenere l'individuazione degli interventi da realizzare per ciascuna delle annualità del Piano indicata nella tabella di cui al capitolo 9.2
- Prevedere tutti gli adempimenti necessari ai fini dell'inserimento di detti interventi nel Programma triennale delle opere pubbliche

L'attuazione del piano dovrà essere sottoposta a processo di monitoraggio con le modalità indicate nel Rapporto Ambientale al Capitolo 9.2.

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	Osservazioni al PUMS Cittadini per l'aria / Anna Gerometta 2015
2	Slide con pianificazione progressiva limitazione ai diesel nell'ambito urbano LEZ
3	Carta di BOLOGNA
4	Proposta Protocollo Cittadini per l'aria / Comune di Milano inerente la mobilità nei pressi delle scuole
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza.
Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata.
Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.
I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.
L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 9.10.2017

firma



di: operare concretamente al fine della tutela della qualità dell'aria, dello sviluppo sostenibile, con lo scopo di rivolgere la propria azione all'attività di prevenzione, consapevolizzando ed intervenendo attivamente su coloro che inquinano; predisporre un collegamento stabile tra l'ambito della ricerca in tema di inquinamento atmosferico e dei temi ad esso connessi ed i cittadini e le loro formazioni affinché i risultati delle ricerche in ambito ambientale possano essere accessibili e di beneficio sul territorio; promuovere e tenere campagne di informazione nei confronti dei cittadini in relazione ai propri diritti e doveri collegati alle tematiche dell'inquinamento e, in particolare, della qualità dell'aria, dell'inquinamento atmosferico e dei suoi effetti sulla salute, sui cambiamenti climatici, sul paesaggio, sugli eco-sistemi e sull'ambiente in genere; realizzare concretamente le condizioni utili affinché i cittadini possano beneficiare di una buona qualità dell'aria nei luoghi in cui risiedono, lavorano e vivono; tutelare l'ambiente urbano, extraurbano e naturale tutelando la salute e la sicurezza pubblica e migliorando la qualità della vita; sostenere e promuovere, attraverso specifici studi scientifici e campagne di informazione, le politiche di tutela dell'aria e di riduzione dell'inquinamento atmosferico e delle cause climalteranti finalizzando l'attività alla promozione di stili di vita e comportamenti a basso o nullo impatto ambientale, al fine di tutelare al meglio la salute e il benessere della popolazione odierna e futura, nonché dell'ambiente e del paesaggio urbano e non;

presenta

le seguenti osservazioni al progetto di PUMS.

Il Piano in commento sottovaluta fortemente - ed anche nella articolazione degli scenari - i costi in generale, l'impatto sanitario sulla popolazione ed il relativo costo derivanti dalla massiccia e diffusa esposizione della cittadinanza al traffico di prossimità ed alle sue emissioni.

Al riguardo si ritiene utile e necessario che lo scenario di PUMS sia pertanto oggetto di integrazioni che diano conto di alternative e costi non adeguatamente soppesati.

In particolare si segnalano qui di seguito aspetti che - in funzione delle misure utili e possibili allo scopo di ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria - necessitano di integrazione o di necessaria riconsiderazione per l'incoerenza o l'immotivata - anzi ingiustificabile - valutazione di quanto emerso nel corso del procedimento e quanto noto a codesta Amministrazione in tema di inquinamento atmosferico e relative cause.

L'ampliamento di area C

Come indicato nell'analisi Costi Benefici (d'ora innanzi "ACB", p.14) *"sebbene si tratti di una scelta politica, l'indicazione dell'ACB è di non realizzare tutto ciò che ha un NPV (valore netto presente) chiaramente negativo. Progetti debolmente positivi o marginalmente negativi (ma con effetti positivi non quantificati dall'ACB) possono essere considerati in funzione del budget disponibile, mentre i progetti da privilegiare sono sempre quelli con ACB chiaramente positive"*.

In relazione alle ipotesi di ampliamento Area C, pur con i limiti sotto descritti di analisi di scenario, il ACB indica bilanci completamente positivi per l'ipotesi considerata.

AreaC_030001_v10	Due cordoni, tariffa 2,5€ + 2,5€	3,4	26,7	212,50	29,3	233,47	2,02
AreaC_030002_v10	Due cordoni, tariffa 5€ + 5€	3,4	55,9	444,40	61,7	490,34	1,98
AreaC_010_v10	Ampliamento cordone cerchia filoviarla, 2,5€	3,4	7,6	61,17	6,2	54,56	1,23
AreaC_0102_v10	Ampliamento cordone cerchia filoviarla, 3€	3,4	58,4	464,44	65,1	517,16	2,89

In questa ottica le conclusioni tratte nel progetto di PUMS circa Area C sono palesemente incoerenti sia con la Relazione Ambientale sia con l'Analisi Costo Benefici. Le decisioni assunte sono in altri termini in contrasto con le analisi tecniche ben strutturate e argomentate che le hanno precedute.

In particolare a p. 239 della proposta di piano, i redattori affrontano il cruciale tema dell'allargamento di area C. Al riguardo l'ipotesi di allargamento viene di fatto archiviata per un decennio con tre argomenti.

1) Il primo argomento, che riguarda la non incidenza del provvedimento di estensione sull'area esterna all'area della cerchia filoviaria, non può costituire un argomento serio ove si dimostri, come è palesemente dimostrato dal rapporto ambientale, il beneficio che trarrebbe dall'allargamento di area C una numerosa quota di cittadini milanesi inclusi nell'area interna alla cerchia filoviaria. Che uno strumento possa non portare beneficio a tutti non può essere motivo di esclusione di una misura utile a molti. Si sottace in particolare che l'area a cui porterebbe beneficio l'allargamento è certamente la più densamente popolata di residenti e più frequentata da un pubblico diurno ciò che chiarisce l'irrilevanza dell'argomento della non incidenza all'esterno dell'allargamento. Si aggiunge d'altro canto che il rilievo di non incidenza esterna pare in aperto contrasto con l'esperienza e i dati raccolti e diffusi dallo stesso Comune di Milano con area C, secondo i quali Area C ha, invece, riverberato una notevole **quota di riduzione di traffico anche al di fuori del proprio ambito territoriale.**

2) Riguardo l'ipotesi di allargamento che consta di un doppio cordone - ritenuta più equilibrata - essa viene esclusa per asserita maggiore difficoltà di attuazione. Al riguardo non vengono in alcun modo chiarite le difficoltà o le possibili soluzioni di una opzione che risponde alle indicazioni referendarie della cittadinanza all'esito dei referendum sull'ambiente di Milano e che era stata giudicata necessaria dalla Commissione ad hoc incaricata già molti anni fa di valutare i possibili scenari di Ecopass. Viceversa una simile ipotesi potrebbe a essere probabilmente essere messa in atto con urgenza anche solo avvalendosi delle postazioni (telecamere) già in dotazione al Comune e diffuse sul territorio cittadino e eventualmente di un sistema misto che utilizzi i parcometri come strumenti di rilevamento di una tessera di cui dovrebbero dotarsi i cittadini per poter entrare nell'area della cerchia filoviaria.

3) Il terzo argomento, si fonda sull'inattuabilità del secondo cordone (vedi sub 2) e su una asserita necessità di maggiore penetrazione del TPL nell'area della circonvallazione filoviaria. Anche questo ultimo argomento si ritiene non adeguatamente affrontato oltre che infondato. Di fatto l'area della circonvallazione filoviaria è già oggi ben servita dal trasporto pubblico e sicuramente alcuni interventi di incremento dei mezzi di superficie unitamente ad una politica della ciclabilità molto più incisiva potrebbero ovviare alle manchevolezze del TPL in aree eventualmente ancora non sufficientemente coperte.

Per questi motivi, per i benefici sanitari che ne deriverebbero, e per il bilancio positivo (p.58 ACB) derivante dall'analisi Costi Benefici dell'ampliamento dell'Area C questo argomento risulta trattato in modo inadeguato sia in termini di analisi di scenario, che di orizzonte temporale.

Se una delle funzioni fondanti dello strumento di PUMS è la minimizzazione dell'uso individuale dell'auto. allora lo scenario di tariffazione allargata, che innegabilmente produce a breve termine impatti notevoli di riduzione dei flussi di traffico, non può legittimamente essere trattato/deciso in modo così superficiale ed in così palese spregio delle indicazioni emerse dalle votazioni referendarie, dalla analisi tecnica della commissione dei saggi oltre che dell'evidenza di esposizione effettuata in modo preciso da più analisi di AMAT.

Si aggiunge che lo scenario di allargamento non ha - erroneamente - considerato come punto di partenza l'attuale evidente necessità di aggiustamento delle misure di tariffazione di area C oggi vigente che, come tutte le misure di road pricing, necessita, dopo un certo numero di anni, di verifiche in termini di a) veicoli ammessi, b) esenzioni, c) effetti del lungo periodo e d) di riduzione dell'effettività della tariffa.

Una simile analisi di scenario avrebbe certamente dato risultati diversi da quelli prospettati nella proposta di piano in termini di efficacia/rilevanza ambientale e riduzione dei flussi di traffico.

Dunque la irrealizzabilità in base al piano dell'allargamento di area C appare non adeguatamente dimostrata e anzi contraddetta dall'esperienza

maturata dal comune con Area C e richiede necessariamente **una integrazione di analisi.**

Anche l'**orizzonte temporale** analizzato ai fini dello scenario di allargamento di Area C del PUMS (2024) è ingiustificato e ingiustificabile. Di fatto tutte le analisi di esposizione agli inquinanti e al traffico di prossimità descritte nel rapporto ambientale indicano con chiarezza tassi di esposizione agli inquinanti della popolazione altamente pericolosi per la salute, fonte di certo danno per una moltitudine di soggetti, e che si ritrovano quasi esclusivamente in aree urbane dei paesi in via di sviluppo e indegne per un'area metropolitana come quella di Milano.

Poiché - come è assolutamente noto all'amministrazione che ha redatto il piano e come anzi gli stessi redattori del Piano indicano ove discutono delle Aree 30 - la riduzione della congestione dei veicoli è capace di ridurre in maniera estremamente significativa la porzione tossicologicamente più rilevante degli inquinanti dell'aria, la rinuncia a mettere in atto in tempi brevi una misura che - in linea con quanto già sperimentato dallo stesso comune di Milano - porterebbe un importante beneficio sanitario alla popolazione residente appare ingiustificabile e bisognosa di argomenti integrativi che la rendano legittima.

L'opzione di rinunciare all'allargamento di Area C pare comportare un danno certo alla popolazione nel breve medio lungo termine e pare in contrasto aperto con la necessita di *"garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione del piano stesso, assicurando che sia coerente e contribuisca alle condizioni per uno sviluppo sostenibile"*.

Sembra in conclusione doversi ricordare a questa Amministrazione, che del monitoraggio del BC ha fatto correttamente un proprio cavallo di battaglia per difendere il provvedimento di Area C, quanto una misura locale come la restrizione all'ingresso attuata mediante tariffazione a pagamento possa incidere fortemente sulla salute delle persone.

Se i presupposti descrittivi del danno sanitario derivante dal traffico di prossimità sono corretti e adeguatamente descritti nel Rapporto

Ambientale essi non sono tuttavia completi ove, per esempio, si omette di citare **il danno cognitivo ai bambini esposti ad alti livelli di traffico durante la gravidanza e/o l'infanzia** così come **l'impatto cognitivo a carico della popolazione anziana e riconducibile ai livelli di traffico di prossimità**.

Si veda al riguardo il recentissimo studio pubblicato dall'Università di Harvard e che evidenzia il danno cerebrale derivante alla popolazione residente in aree in prossimità ad alti flussi di traffico. **Long-Term Exposure to Fine Particulate Matter, Residential Proximity to Major Roads and Measures of Brain Structure, Elissa H. Wilker, ScD, al.¹** o il più recente che indica una correlazione fra pressione arteriosa neonatale ed esposizione al black carbon e ai **NOX Prenatal Air Pollution Exposure and Newborn Blood Pressure**, *Environ Health Perspect*; DOI:10.1289/ehp.1307419.

Così come il RA tralascia l'evidenza recente che collega i disturbi dell'ansia e l'incremento di tentativi di suicidi ancora alla residenza in aree molto inquinate (Air pollution linked to increased risk of suicide, aprile 2015)

Insomma, i dati di esposizione indicati a pagina 87 del Rapporto Ambientale e qui sotto riportati rendono assolutamente necessaria una integrazione di scenario di piano sul punto dell'allargamento dell'Area C in funzione della necessità impellente ed urgente di proteggere la popolazione esposta a livelli pericolosi di ec/bc e inquinanti di prossimità così segnatamente, secondo il RA:

per **l'87%** dei residenti,

per il **79%** degli studenti,

per il **38 %** ricoverati.

Tale necessità di intervento è ancora più rilevante ove si noti che *"il peso percentuale della popolazione anziana è in continuo aumento per l'effetto*

¹ "People who live in areas where there are higher levels of air pollution had smaller total cerebral brain volume and were more likely to have evidence of covert brain infarcts," afferma Elissa H. Wilker.

concomitante della diminuzione delle nascite e dell'aumento della vita media. Al 31 dicembre 2011 viene infatti stimata una popolazione residente nella fascia di età compresa tra 0 e 14 anni pari al 12,8% della popolazione complessiva contro una presenza di anziani (età maggiore di 65 anni) stimata pari al 25% (fonte: Area Innovazione economia e sviluppo - Settore Statistica, anno 2013)".

Una maggiore quota di popolazione a rischio dunque, dato che la popolazione anziana è, come quella infantile, particolarmente sensibile all'offesa degli inquinanti dell'aria.

Si aggiunge che ove la relazione ambientale valuta la necessità di incremento dell'attività fisica e quindi di utilizzo di diversi modi di trasporto dall'auto manca di considerare il rischio implicito e riconosciuto scientificamente attribuibile all'attività fisica svolta in aree fortemente connotate dal traffico (si vedano al riguardo il recentissimo position paper della società Europea di Cardiologia che raccomanda di non camminare in aree trafficate o i dati sull'impatto degli alti livelli di ozono no2 sui soggetti che esercitano attività fisica).

Dunque perché le misure e le raccomandazioni alla popolazione siano coerenti è indispensabile che il PUMS sia coerente alla gravità della situazione ambientale - che evidentemente non è - e che questa amministrazione metta in atto misure molto più incisive di quelle previste per la riduzione della congestione e delle emissioni da traffico in tutta la città e con un orizzonte temporale che si rapporti al danno gravissimo che dall'esposizione deriva alla popolazione.

Dunque si chiede una integrazione degli scenari di PUMS :

- 1) che consideri scenari di allargamento di Area C a brevissimo termine in funzione della protezione della popolazione dall'inquinamento di prossimità, scenari anche basati su scenari di partenza adeguatamente corretti/adattati per ambito oggettivo di tariffazione - per esempio includendo le moto - car sharing veicoli L7, e più alte fasce tariffarie. Al riguardo appare del tutto evidente l'attuale non sufficiente dissuasività del sistema di tariffazione che ha perso

incisività. Si chiede in particolare al riguardo che gli scenari comprendano come riferimento l'analisi dell'attuale incisività (2015) della Area C sul traffico che appare, almeno ictu oculi, molto più ridotta rispetto al passato.

- 2) che consideri l'attivazione del sistema di LEZ vasto, previsto per i mezzi pesanti, nel più breve termine, anche in funzione di riduzione del traffico privato (non solo merci) in città (tariffazione/sanzione).
- 3) che quantifichi - in relazione alla precisa mappa di esposizione già redatta da AMAT - il danno sanitario alla popolazione oltre che il costo economico gravante su Milano in funzione dell'odierna esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria e viceversa il beneficio sanitario ed economico derivante da una riduzione molto più ambiziosa del traffico privato in coerenza alla letteratura scientifica esistente. Si vedano al riguardo quali strumenti di riferimento a) quanto al danno sanitario, il Progetto VIIAS, sviluppo di un corretto Integrated Environmental and Health Assessment i cui dati saranno pubblicati il prossimo 4 giugno a Roma, Ministero della Sanità, b) quanto al costo economico, "Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth", 28.4.2015, c) quanto al beneficio derivante dall'utilizzo della bicicletta e della pedonalità come mezzo di trasporto progetto HEAT dell'OMS.

2. L'esposizione della popolazione al traffico di prossimità e gli scenari di Piano

Sul tema delle azioni di Piano

Misura: piani della mobilità scolastica.

Ove il PUMS propone una struttura operativa dedicata finalizzata alla redazione di proposte di intervento riferite alle singole scuole è indispensabile prevedere altresì:

- 1)** Che questa struttura - o altra collegata - analizzi il tema dell'esposizione delle singole scuole al traffico di prossimità e si ponga come obiettivo prioritario interventi migliorativi di tale livello di esposizione o proponendo e coordinando modifiche alla circolazione che

riducano l'effetto del traffico di prossimità o, ove la prima ipotesi non sia possibile, lo spostamento dell'istituto scolastico ad altra sede o, infine, provvedimenti per la qualità dell'aria indoor (condizionamento interno) che protegga la popolazione scolastica più gravemente esposta.

2) Che tale struttura faccia da supporto alla riorganizzazione delle aree esterne alle scuole con l'obiettivo di allontanare le auto dal perimetro scolastico (eliminazione aree sosta, verde) obiettivo che deve essere reso obiettivo di Piano.

Si nota altresì che nella relazione ambientale a pg. 200, figura 7.46 si stima che il PUMS, rispetto allo scenario di riferimento 2024, possa in alcune zone determinare un aumento dell'esposizione ad EC (fino al 25%). Al riguardo sembra indispensabile che **la proposta di Piano venga integrata** indicando quali sono i fattori critici che causano tale effetto e indichi possibili soluzioni al riguardo per le zone in questione. Lo stesso sembra accadere in relazione all'esposizione da benzene nella tav. 7.50.

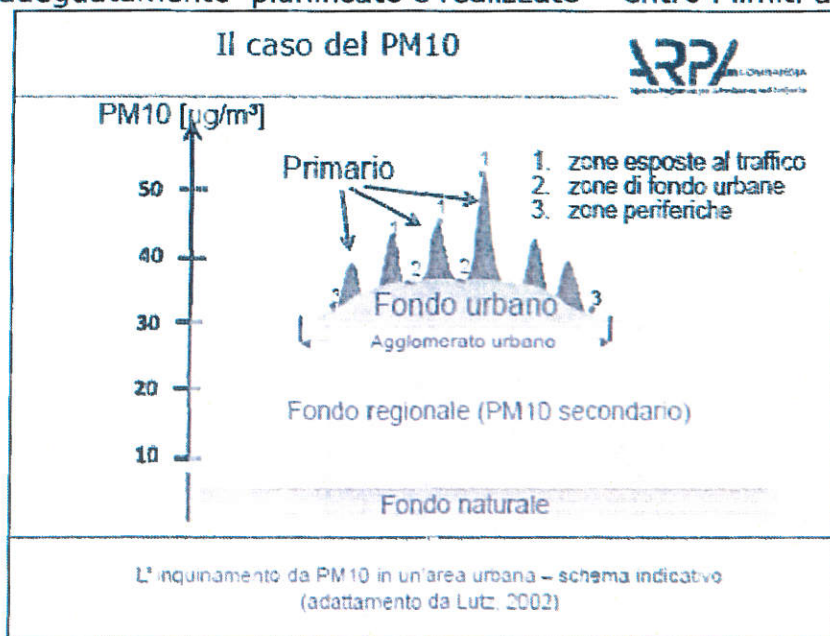
Revisione periodica dei provvedimenti rivolti al decongestionamento del traffico. Le misure devono essere riviste periodicamente in quanto nuove motorizzazioni, abitudini (uso moto) o misure collegate (car sharing) possono ingenerare l'effetto di ridurre fortemente l'impatto delle misure di tariffazione o comunque di riduzione del traffico e, conseguentemente, incrementare l'esposizione della popolazione al traffico di prossimità.

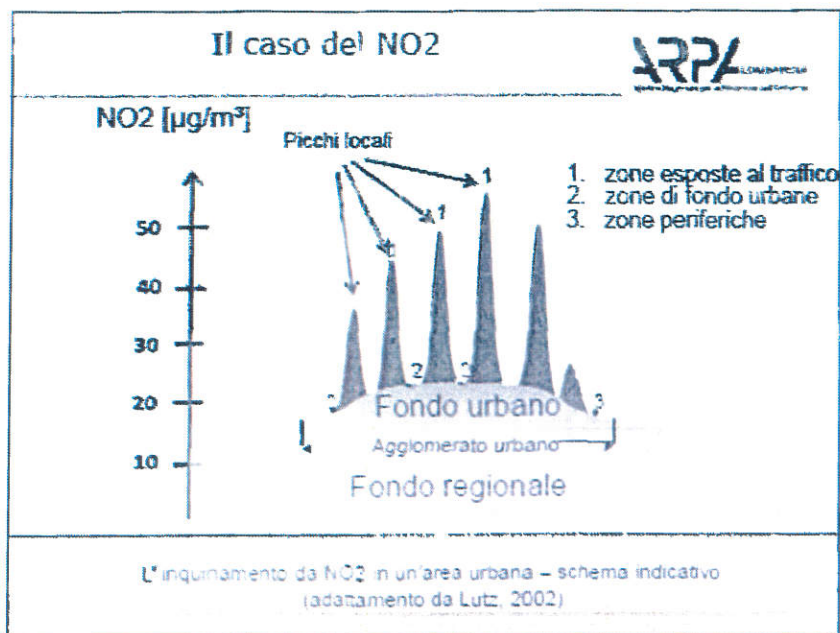
Si chiede pertanto che il PUMS preveda che il Comune, su base biennale, effettui una verifica tecnica di impatto delle misure esistenti e che gli esiti e le necessarie proposte di modifiche vengano prese mettendo il pubblico in grado di partecipare.

Gli interventi locali

Riguardo la necessità ed efficacia di interventi locali si producono slides di ARPA Lombardia che evidenziano quanto sia le misure locali, sia le misure ad ambito urbano possano in effetti incidere sull'esposizione della

popolazione agli inquinanti. In un'area come quella metropolitana di Milano misure decise di riduzione del traffico possono ricondurre - se adeguatamente pianificate e realizzate - entro i limiti di legge o quasi.



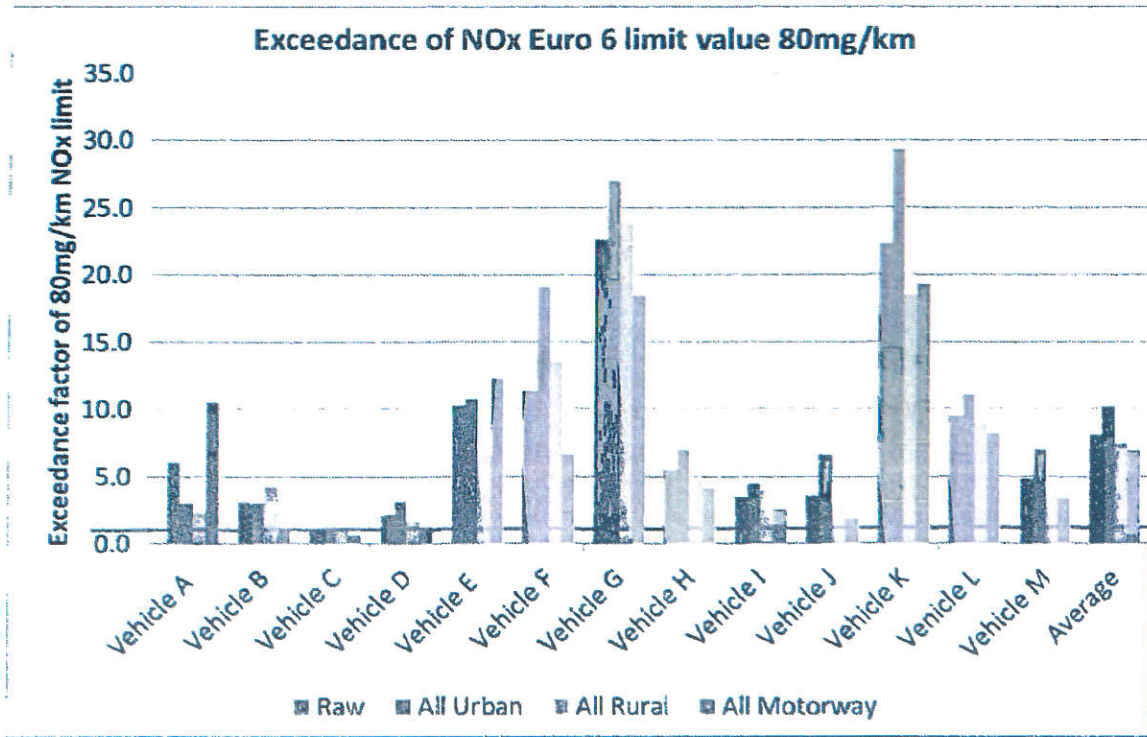


Le emissioni delle auto lo scenario di riferimento e di Piano

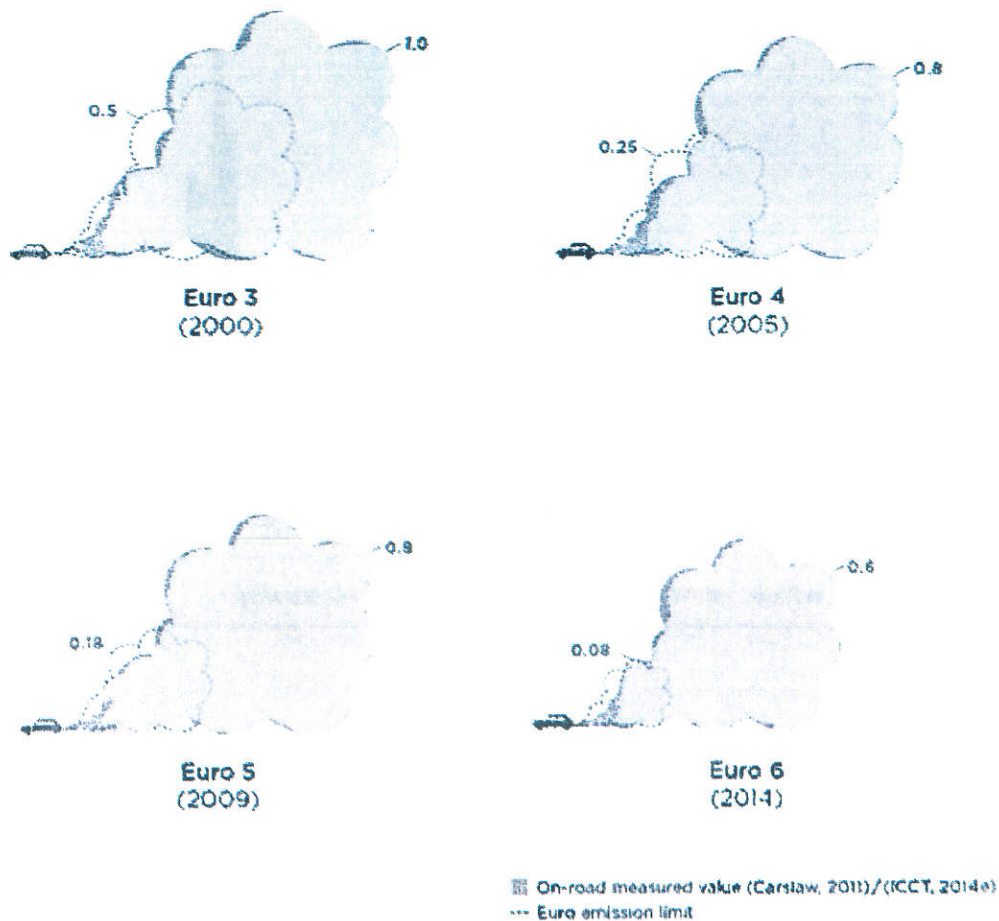
Appare inoltre sottovalutata nel piano la circostanza che le emissioni dei veicoli su strada - anche di ultima generazione - sono anche 10 volte superiori a quelle indicate dai produttori.

In particolare test indipendenti dell'ICCT indicano che la maggior parte delle auto Euro 6 produce molti più inquinanti su strada che nei test di laboratorio e ciò, in particolare, nelle aree urbane dove la popolazione è più esposta all'inquinamento. Mediamente i test effettuati indicano che le nuove auto diesel emettono 800mg/km di ossidi di azoto contro un limite di legge di 80mg/km.

Analoghi test hanno di recente evidenziato che i livelli di consumo di carburante indicati dai produttori sono, soprattutto con riferimento al ciclo urbano, sono molto inferiori a quelli reali.



Diesel cars: Nitrogen oxide (NO_x) emissions (in g/km)



Con la conseguenza che gli scenari ipotizzati nel PUMS che fanno riferimento alle riduzioni di emissioni in funzione dello sviluppo tecnologico del mercato automobilistico sono verosimilmente **non corretti e necessitano ancora di integrazione**. Al riguardo dunque ritenere che una porzione rilevante di riduzione degli inquinanti dell'aria possa derivare già nello scenario di riferimento per effetto del ricambio dei veicoli induce probabilmente ad una sottostima² della necessità di ridurre in modo

² RA p.157 ove si indica di aver utilizzato dati emissivi copert per euro vi con sistemi abbattimento ossidi ma non dà atto del divario fra i dati dichiarati e quelli reali.

significativamente più incisivo il tasso di motorizzazione e correlativamente ad aumentare in maniera molto più rilevante l'utilizzo del TPL e della bicicletta come mezzo di spostamento nell'area metropolitana. Ciò è confermato dalla figura 7.4 a pag. 165 del RA che indica un miglioramento minimo delle percorrenze da oggi al 2024 come evidenziato dalla sostanziale stazionarietà delle emissioni primarie da abrasione. Si danno insomma per scontati miglioramenti significativi tecnologici e quindi ragionevolmente si sottostimano le emissioni di scenario.

Se si considera che nel settore dei trasporti che è già di per sé quello più rilevante in assoluto, il contributo più rilevante è legato al trasporto privato, che copre circa l'81% delle emissioni totali nel settore dei trasporti, appare evidente la necessità di incidere in modo molto più significativo con misure anche di breve e medio termine che riducano la congestione da traffico privato e quindi l'esposizione della popolazione residente o che lavora a Milano.

Indici di impatto del PUMS

Alla luce di quanto precede gli indici di impatto del PUMS (p.172) rispetto allo scenario di riferimento sono assolutamente ridotti e inadeguati in riferimento al periodo lungo preso in considerazione e di fronte, viceversa, alla assoluta necessità che la mobilità cittadina cambi passo in tempi brevi allo scopo di porre a riparo la popolazione dall'impatto sanitario (certo) derivante dagli inquinanti dell'aria.

Il PUMS quindi manifesta un livello di ambizione e di risultati previsti inadeguato sia temporalmente che quantitativamente sia per il rispetto delle norme pur richiamate nel documento in materia di qualità dell'aria, sia agli obblighi incombenti a carico dell'amministrazione comunale in relazione alla protezione della popolazione residente dal danno ambientale e sanitario.

La direttiva 50/2008 impone un **obbligo di risultato nel ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria nel più**

breve termine possibile. Paradossalmente, tale obbligo, certamente facente carico all'amministrazione Comunale per l'area territoriale di suo governo, così come l'elemento temporale in relazione al danno che si sta verificando a carico della popolazione, appare del tutto ignorato. Poiché il Piano della Mobilità sostenibile si pone come obiettivo primario il governo della mobilità - da cui nel caso di Milano dipendono in parte assolutamente primaria le emissioni nocive - la mancata considerazione di questo tema, così come l'errata e mancata considerazione di taluni scenari di Piano rende la proposta carente e illogica.

In conclusione, in termini di coerenza di piano, tale coerenza non può essere sganciata dall'orizzonte temporale, che, in questo Piano, non è coerente.

Sotto questo profilo, dunque la proposta di piano è incoerente, illogica e insufficiente rispetto alle esternalità negative determinate dal traffico ove affronta le ipotesi di maggior peso per ridurre gli inquinanti dell'aria (Aria C/ciclabilità in particolare).

Si vedano al riguardo gli indici di impatto in relazione a

- incremento dato dal pums (al 63%) nell'utilizzo del tpl rispetto allo scenario di riferimento (pag 272 RA) 58,1 % **e' minimo (5%) se si considera l'orizzonte temporale idem per la quota di trasporti con scambio (5%).**
- incremento dello **0,10** rispetto allo scenario di riferimento dell'indicatore di recupero di spazio a favore di loro migliore fruibilità e condivisione dello spazio urbano da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL, tale indice è sintomatico di una non decisa impostazione di riduzione degli spazi oggi dedicati all'auto rispetto alle reali necessità dell'area urbana
- incremento della velocità del TPL da 12,6 a 14,8 km/h
- Riduzione congestione rete stradale (p. 144 RA)

Tabella 7.7 Congestione della rete stradale per Stato di fatto, Scenario di Riferimento e Scenario di Piano

Congestione della rete stradale				
Modo	Livello di accessibilità	Stato di fatto	Scenario di riferimento	Scenario di Piano
Trasporto privato	Rapporto flussi/capacità nell'ora di punta (adimensionale)	0,35	0,35	0,31
	Rapporto velocità rete in congestione/velocità libero deflusso (adimensionale)	0,72	0,72	0,75
	Lunghezza rete in congestione nell'ora di punta - $fic > 0.9$ - (km)	57,7	51,2	55,2

che indica un miglioramento assolutamente minimo del livello di congestione,

- e infine la riduzione del tasso di motorizzazione che è contenuto coerentemente al minimo miglioramento previsto di recupero dello spazio oggi occupato dalle auto.

Tabella 7.13 Tasso di motorizzazione per stato di fatto e Target di Piano

Tasso di motorizzazione (Quilometri di Piano)				
Modo	Indicatore	Stato di fatto	Scenario di riferimento	Scenario di Piano
Trasporto privato	Autovetture per trasporto persone/1000 residenti	518	n.d.	460

Nè, viene affrontato in alcun modo nel PUMS, il tema del passaggio della mobilità al modo moto, che, dal punto di vista ambientale, non è certamente auspicabile (*"Unico segmento veicolare in controtendenza nel comune di Milano è costituito dai motocicli che, nell'ultimo decennio, crescono del 34% (quasi 40.000 motocicli)"*).

Lo scenario finale di Piano: le azioni

Alcune rilevazioni del RA ambientale evidenziano la mancata pianificazione di talune misure che si rivelerebbero estremamente efficaci. In particolare secondo il RA *"La media degli spostamenti in auto interni alla città è di circa 4 km e quasi il 50% di questi è addirittura inferiore a 2,5 km; questo*

*dato evidenza l'ampio margine ancora disponibile nel promuovere politiche finalizzate al trasferimento modale dall'autovettura privata verso altre modalità di spostamento maggiormente sostenibili" (p.40). Ciò indica che l'utilizzo dell'autovettura è preferito per spostamenti brevi evidentemente non sufficientemente serviti dal TPL. Ne consegue la necessità **di pianificare mezzi di TPL di prossimità** come più volte proposto da tecnici esterni al comune (servizio navette di zona7bus di quartiere etc.)*

Mobilità ciclabile urbana e metropolitana

Quanto alla pianificazione degli obiettivi di ciclabilità essi paiono pure assolutamente minimi ed incoerenti con l'analisi costo-benefici, anche integrati con la citata letteratura in materia - che indica come l'incremento della ciclabilità sia capace di indurre grandi benefici ambientali e sanitari oltre che economici con minimi costi.

Tabella 7.3 Composizione degli itinerari prioritari della ciclabilità – Scenario di Piano⁵²

	Esistenti lungo itinerari prioritari	Prima fase	Seconda fase
Percorsi in struttura	40 km	34 km	44 km
Percorsi in segnaletica	8 km	47 km	5 km
Percorsi su strade moderate	4 km	22 km	25 km

La sopra riportata tabella induce a riflettere sulla pianificazione odierna e sulla reale volontà di incidere per una mobilità realmente sostenibile e sicura.

Tabella 7.11 Spostamenti modali meccanizzati per stato di fatto, Scenario di Riferimento e Scenario di Piano

Ripartizione modale degli spostamenti meccanizzati delle persone				
Tipo di spostamento	Modalità prevalente	Stato di fatto	Scenario di riferimento	Scenario di Piano
Spostamenti interno a Milano	Autovettura	30,2%	28,8%	22,9%
	Moto	7,3%	7,1%	6,9%
	Trasporto pubblico	56,7%	58,1%	63,0%
	Bicicletta	5,7%	6,0%	7,1%

Il ridottissimo incremento di ripartizione modale per la ciclabilità rispetto allo scenario di riferimento così come il ridottissimo incremento di percorsi ciclabili nello scenario di Piano, indicano la mancanza di una visione di complementarietà della ciclabilità che, per esempio, deve interessare ogni intervento pubblico, ogni rifacimento stradale.

Il Comune dovrebbe, d'ora in poi, porsi come obiettivo quello di includere nel rifacimento anche del solo manto stradale - in automatico - una area di ciclabilità'.

Al contrario si assiste quotidianamente a costose ristrutturazioni di viabilità che dimenticano inspiegabilmente la necessaria compresenza nel tessuto urbano di percorsi ciclabili leggeri. Davvero significativo l'esempio di via Domodossola da pochi giorni aperta di nuovo alla viabilità - antistante una stazione ferroviaria e di interscambio - eppure completamente priva di una percorso ciclabile ed anzi ostile alla ciclabilità perché con strettoie in cui il ciclista entra in competizione nello spazio stradale con le auto. Idem la neo ristrutturata piazza giulio cesare.

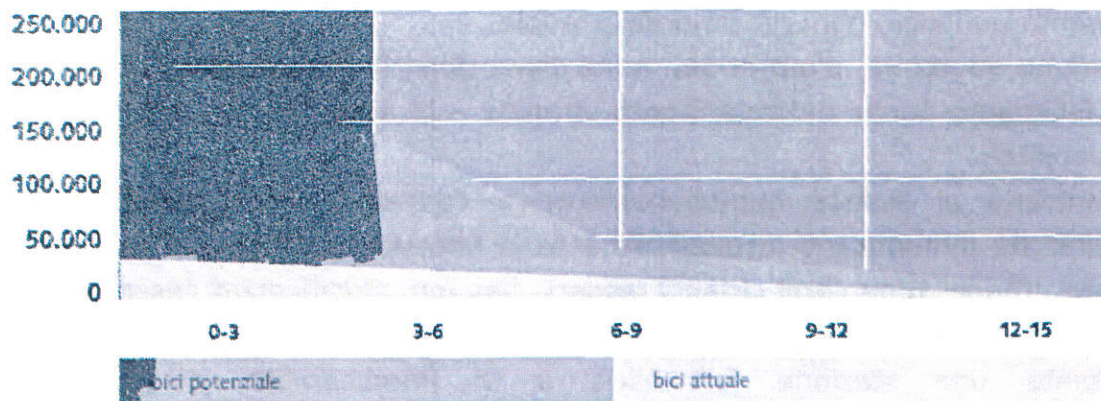
(pag 247 del RA) *"Le soluzioni che prevedono il restringimento della carreggiata sono più vantaggiose dal punto di vista della riduzione delle emissioni rumorose, in quanto favoriscono uno stile di guida più "regolare" e una naturale riduzione della velocità"*. Tuttavia questa soluzione è negativa dove non si sia al contempo previsto un itinerario ciclabile con un

proprio spazio. Dove al contrario ciò non sia avvenuto il restringimento costituisce un elemento di rischio per i ciclisti e di dissuasione dall'utilizzo della bicicletta come modo di spostamento.

E' un modo di procedere schizofrenico e contro cui le belle parole del pums possono poco o nulla.

Quale paragone di livello di ambizione si porta ad esempio il piano della ciclabilità di New York. Questa città nel 2008 ha completato un programma che in 3 anni ha realizzato 320km di percorsi ciclabili. Milano oggi ne programma 120 km in 10 anni cioè 12 km all'anno.

E ciò nonostante il piano MI-BICI (citato a pg. 11 tra la pianificazione e normativa per mobilità e trasporti considerata nella redazione del PUMS) ponesse per l'area metropolitana milanese l'ipotesi-obiettivo di raggiungere una domanda potenziale per la mobilità in bici pari al 20% della mobilità totale (il piano MI BICI faceva questa stima partendo da una ripartizione modale totale della mobilità in bici pari al 3,2% nel 2011).

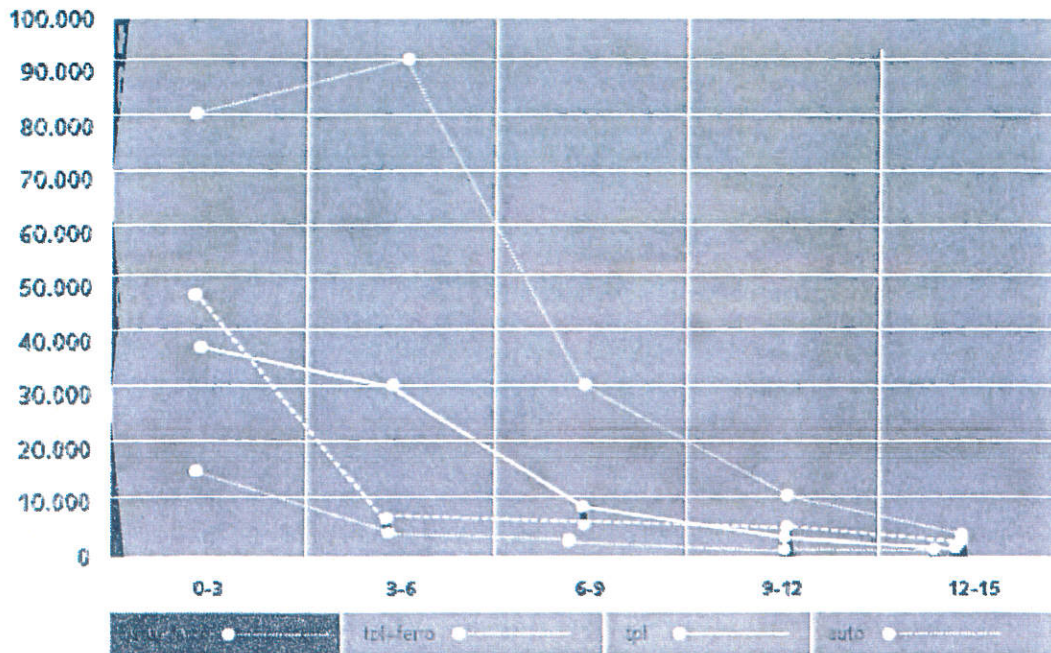


In definitiva, la domanda di natura sovralocale, alla quale è prioritariamente rivolta la rete MiBici, ammonta, per la sola quota di viaggi sovralocali, a 415.000 spostamenti giornalieri², pari a 830.000 viaggi, a fronte degli attuali 60.000. Di questi, l'86%, pari a 717.000 viaggi, restano compresi entro la soglia dei 6 km.

La tabella seguente consente di analizzare la composizione per motivo dei viaggi in bicicletta, dove si evidenzia una presenza fortemente polarizzata sui motivi di lavoro e studio, presenza destinata a rafforzarsi ulteriormente con il crescere della domanda. Si osserva di converso come, per effetto della crescita della domanda, la ripartizione modale veda un sensibile decremento della quota legata a motivi di svago.

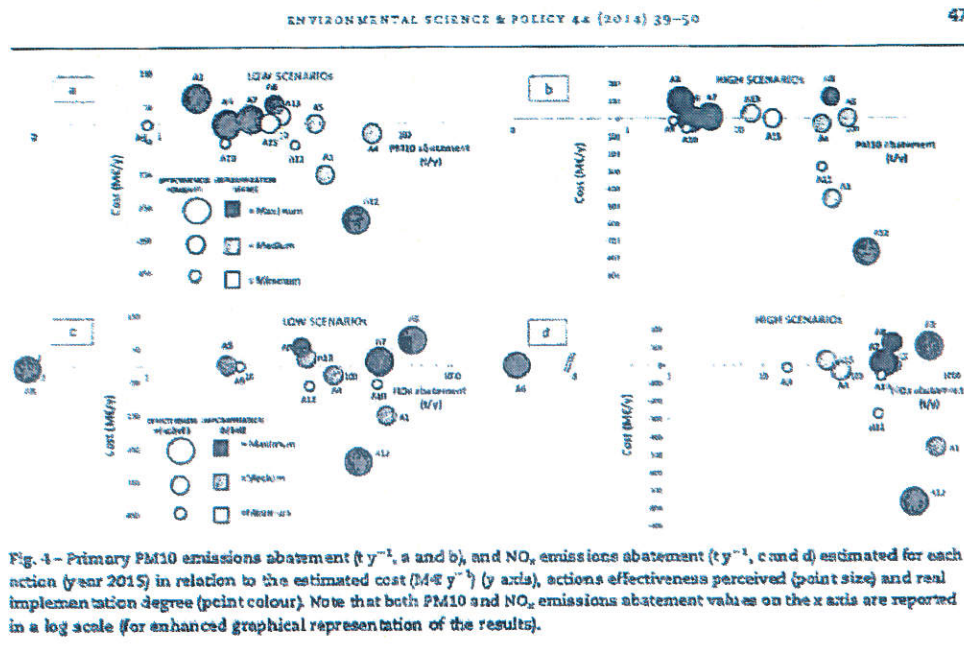
Oggi il PUMS presentato ipotizza uno share di ciclabilità al 2024 del 7,1% con un incremento del 1,1% rispetto allo scenario di riferimento.

Fig. 4 Domanda ciclistica potenziale



Scenario assolutamente incoerente insomma, in relazione sia alle potenzialità della mobilità ciclistica a Milano e area metropolitana ma pure in riferimento all'analisi di costo-beneficio che deriva dalla verifica di impatto ambientale di riduzione dell'inquinamento di diverse misure nell'area metropolitana esaminate nel recentissimo studio "*An environmental, economical and socio-political analysis of a variety of urban air-pollution reduction policies for primary PM10 and NOx: The case study of the Province of Milan (Northern Italy)*" Chiesa, M., Perrone, M.G., Cusumano, N., Ferrero, L., Sangiorgi, G., Lorenzoni, A., Bolzacchini, E., Ballarin Denti, A.A<Environmental Science and Policy>>, 2014; Vol. 44 (N/A): 39-50. [doi:10.1016/j.envsci.2014.07.012] [http://hdl.handle.net/10807/61729]. Da tale studio, come evidenzia il

grafico qui sotto riprodotto, emerge come la ciclabilità (rappresentata nel grafico come misura A12) risulti essere la misura in assoluto migliore al fine di rispondere – anche su base metropolitana – alle esigenze di mobilità e di riduzione degli inquinanti dell’aria.



Al riguardo è indispensabile che il PUMS ponga regole e criteri che indichino la riduzione della spesa per i percorsi ciclabili e ne dettino un automatismo in ogni intervento di viabilità che riguardi una qualsiasi area così come la sistematica creazione di spazi di sicurezza ciclabile ovunque si intervenga anche solo a ridisegnare la sosta sottraendo ad essa spazi ed assegnandoli alla ciclabilità.

Anche a tale ultimo riguardo si chiede che la proposta di Piano venga riformulata con una ulteriore integrazione che sottragga una quota (20/30%) degli stalli di sosta oggi esistenti o illegalmente utilizzati conferendola a percorsi ciclabili nel breve termine di 3 anni con

correlativa riquantificazione della spartizione modale in favore della ciclabilità all'esito di tale operazione.

L'AMBITO METROPOLITANO e LA LOGISTICA MERCI

Appare altresì non affrontato in alcun modo nel PUMS il tema della logistica su base metropolitana in particolare in riferimento all'auspicabile spostamento del trasporto merci su rotaia in collegamento, in particolare, ai carichi merci provenienti dal nord Europa attraverso il Gottardo su treno dalla Svizzera.

Tale tema, per l'incidenza che avrebbe in termini di emissioni, e per l'occasione che rappresenta andrebbe riproposto e utilizzato in sede di PUMS per ridurre il carico emissivo del trasporto merci nell'area metropolitana e per contribuire ad uno spostamento modale di tale trasporto da gomma a rotaia.

Il non aver considerato il tema rappresenta la perdita di una importante occasione.

Milano, 7 maggio 2015

Per l'Associazione Cittadini per L'aria ONLUS e in proprio



Anna Gerometta

PROPOSTA Cittadini per l' Aria a COMMISSIONE AMBIENTE luglio 2017 limitazione progressiva diesel

- **1 gennaio 2018** : LEZ /PUMS * **divieto di circolazione diesel Euro 3 e Euro 4 senza filtro antiparticolato**, ** tariffazione, commisurata alla necessità di dissuadere l'ingresso in città di tali mezzi, veicoli diesel (Euro 3, 4, 5 e 6) che superano su strada livelli emissivi NOx(CF 2.1) di cui al Regolamento 2016/646 Real Driving Emissions (= > odierne categorie A, B e C dell'EQUA index = sistema classificazione veicoli per emissioni reali su strada in base a sistema Air'evolution a cui ha aderito il Comune di Milano).
- **1 gennaio 2020** : LEZ a pagamento ai veicoli che non rispettano fattore di conformità 1.5 su strada, (ovvero quelli rientranti nella categoria C dell'index EQUA).
- **Area metropolitana** : Coordinamento metropolitano favorendo l'adozione di analoghe misure nei comuni della Città metropolitana, incrementando in tale prospettiva adeguatamente servizio pubblico, ciclabilità e intermodalità
- **Dal 2025** divieto di accesso alla LEZ **di tutti i diesel**.

PROPOSTA Cittadini per l' Aria a COMMISSIONE AMBIENTE luglio 2017 limitazione progressiva diesel

- **1 gennaio 2018** : LEZ /PUMS * **divieto di circolazione diesel Euro 3 e Euro 4 senza filtro antiparticolato**, ** tariffazione, commisurata alla necessità di dissuadere l'ingresso in città di tali mezzi, veicoli diesel (Euro 3, 4, 5 e 6) che superano su strada livelli emissivi NOx(CF 2.1) di cui al Regolamento 2016/646 Real Driving Emissions (= > odierne categorie A, B e C dell'EQUA index = sistema classificazione veicoli per emissioni reali su strada in base a sistema Air'evolution a cui ha aderito il Comune di Milano).
- **1 gennaio 2020** : LEZ a pagamento ai veicoli che non rispettano fattore di conformità 1.5 su strada, (ovvero quelli rientranti nella categoria C dell'index EQUA).
- **Area metropolitana** : Coordinamento metropolitano favorendo l'adozione di analoghe misure nei comuni della Città metropolitana, incrementando in tale prospettiva adeguatamente servizio pubblico, ciclabilità e intermodalità
- **Dal 2025** divieto di accesso alla LEZ di tutti i diesel.

Carta di Bologna per l'Ambiente Le Città metropolitane per lo sviluppo sostenibile

Bologna 8 giugno 2017

L'approvazione avvenuta nel 2015 da parte delle Nazioni Unite dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile *Trasformiamo il nostro mondo* basata sui *Sustainable Development Goals (SDGs)*, da raggiungere entro il 2030, ha rappresentato un evento storico. L'Agenda esprime un chiaro giudizio sull'insostenibilità dell'attuale modello di sviluppo, non solo sul piano ambientale, ma anche su quello economico e sociale. L'attuazione dell'Agenda richiede un forte coinvolgimento di tutte le componenti della società, a partire dai governi locali.

Ad essa è ispirata anche la *New urban Agenda* proposta nella dichiarazione conclusiva della conferenza Habitat III dell'Onu di Quito (17-20 ottobre 2016).

Il 4 dicembre 2015, in concomitanza con i lavori della Cop 21 di Parigi, è stata sottoscritta dai Sindaci delle principali città mondiali la *Paris City Hall Declaration* nella quale è riconosciuto il ruolo sempre più importante dei leader locali e regionali per un futuro a basse emissioni di carbonio e per affrontare i cambiamenti climatici. Il 30 maggio 2016 ad Amsterdam i Ministri responsabili per le questioni urbane e la coesione territoriale hanno siglato il documento *Urban Agenda for the Eu (Pact of Amsterdam)*, che ha rilanciato l'Agenda urbana europea attraverso 12 *partnership* tematiche.

Il 15 ottobre 2015 la Commissione europea ha presentato il nuovo Patto dei Sindaci integrato per l'energia e il clima basato su tre pilastri: mitigazione, adattamento ed energia sicura, sostenibile e alla portata di tutti. Le città firmatarie si impegnano ad agire per raggiungere entro il 2030 l'obiettivo di ridurre del 40% le emissioni di gas serra e ad adottare un approccio congiunto all'integrazione di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.

Nel Rapporto nazionale italiano per Habitat III del giugno 2016 è contenuta la proposta di elaborare un'Agenda urbana nazionale attuando la norma legislativa che prevede il coordinamento delle azioni di tutte le amministrazioni centrali coinvolte insieme alle Regioni e alle città attraverso la modifica del Dpcm istitutivo del Comitato interministeriale per le politiche urbane (Cipu).

Gli obiettivi dello sviluppo sostenibile riguardano direttamente le città, e dalle città può derivare un contributo determinante al loro raggiungimento. Essi hanno un forte carattere trasversale e riguardano, oltre all'ambiente e alla mobilità, le dimensioni sociale, economica ed istituzionale.

L'Agenda urbana nazionale deve quindi essere incardinata sugli Obiettivi per lo sviluppo sostenibile (SDGs) indicando le azioni e le politiche necessarie per raggiungerli, come sostenuto dall'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile (AsviS) nel Rapporto 2016 e contenuto nella proposta *L'Agenda per lo sviluppo urbano sostenibile* di ASviS e Urban@it – Centro nazionale di studi per le politiche urbane, a cui Anci ha collaborato e che ora è sottoposta ad una consultazione.

La costituzione delle Città metropolitane, in attuazione della legge n. 56 del 2014, ha modificato profondamente il precedente assetto istituzionale attribuendo loro l'indirizzo dello sviluppo economico e sociale, la pianificazione strategica e territoriale, il coordinamento dell'azione complessiva di governo del loro territorio. Esse sono il cardine principale sul quale modellare le dinamiche territoriali e gli obiettivi dello sviluppo sostenibile attraverso la promozione e la gestione

integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione in una prospettiva di sviluppo strategico del territorio metropolitano. Occorre però completare il processo di riforma, riconoscendo alle Città metropolitane le risorse che consentano loro di procedere con la programmazione pluriennale delle attività e degli investimenti, superando le criticità quali la carenza di personale che non consentono loro di svolgere pienamente le funzioni loro assegnate comprese quelle relative ai temi dello sviluppo sostenibile.

Le Città metropolitane sono le aree urbane più importanti del Paese e possono perciò dare un impulso fondamentale affinché non solo le istituzioni, ma tutte le organizzazioni della società civile e i cittadini, diventino consapevoli dell'importanza degli obiettivi dell'Agenda Onu 2030 e siano coinvolti direttamente per il loro conseguimento.

Noi Sindaci e rappresentanti delle Città metropolitane, riuniti a Bologna l'8 giugno 2017 in occasione dell'incontro dei Ministri all'Ambiente dei paesi del G7, nel sottoscrivere la Carta di Bologna per l'Ambiente *Le Città metropolitane per lo sviluppo sostenibile*:

- constatiamo la distanza esistente fra il quadro nazionale di molti degli indicatori ambientali e gli obiettivi europei e internazionali di riferimento. Molto è stato fatto ma ci sono, su diversi temi, importanti divari da colmare. Lo sviluppo sostenibile non dipende solo dalle città, richiede un'azione congiunta e determinata da parte di tutti gli attori istituzionali a partire dal Parlamento e dal Governo nazionale. Ad essi ci appelliamo perché si crei la cornice normativa, finanziaria e culturale indispensabile per rendere pienamente efficaci le nostre azioni;
- riteniamo che le città e le comunità locali possano essere il motore fondamentale della transizione ecologica che avrà importanti ricadute sullo sviluppo anche economico del Paese. Per questo intendiamo assumerci tutto l'impegno e la responsabilità che sono necessari proponendo al Governo di elaborare un'Agenda urbana nazionale basata sugli SDGs e di agire in sede di Unione europea perché l'Agenda Onu 2030 venga assunta come il logico sviluppo della Strategia Europa 2020 anche per la predisposizione degli strumenti economico-finanziari del semestre europeo;
- proponiamo altresì che il Governo declini in questa chiave, unificandoli con gli indicatori del Benessere equo e sostenibile (Bes), il Documento di economia e finanza (Def) e il Programma nazionale di riforma (Pnr) annuali;
- crediamo importante misurare in modo trasparente, attraverso la definizione di obiettivi quantitativi, il nostro progresso verso il conseguimento dei traguardi degli SDGs in attuazione della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile in corso di approvazione sulla base della proposta presentata dal Ministero dell'Ambiente il 21 marzo 2017 che dovrà essere accompagnata da un Piano nazionale che comprenda azioni e misure di sostegno;
- sosteniamo la necessità che nei provvedimenti legislativi e nei piani di livello locale, regionale, nazionale ed europeo sia esplicitamente riconosciuta e sostenuta una *governance multilivello* che traduca in politiche adeguate l'azione concorrente e coerente delle comunità locali per conseguire gli obiettivi dello sviluppo sostenibile.

Ci impegniamo pertanto a perseguire i principi e gli obiettivi generali della Carta integrandoli nelle visioni strategiche e negli Statuti delle nostre città e adattandoli al contesto locale. Ci impegniamo in particolare a:

- avviare in ciascuna città il percorso di costruzione di un'agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile nell'ambito della funzione di pianificazione strategica attribuita alle

Città metropolitane;

- coordinare le iniziative utili a sostenere le azioni dei Comuni della Città metropolitana verso gli obiettivi di riferimento di seguito richiamati, indicando le condizioni e le politiche nazionali e regionali che sono necessarie per raggiungerli;
- promuovere l'educazione allo sviluppo sostenibile delle nuove generazioni in base alla Carta di Roma elaborata dalla Conferenza nazionale sull'educazione ambientale del 22 novembre 2016 fatta propria dai Ministri dell'Ambiente e dell'Istruzione;
- favorire il coinvolgimento dei cittadini e delle organizzazioni della società civile anche attraverso la condivisione degli obiettivi con le associazioni economiche, ambientaliste e del Terzo settore di ciascuna delle nostre città;
- sviluppare la massima cooperazione con le Regioni ed il Governo per il raggiungimento degli scopi di questa Carta rendicontando i progressi dei nostri territori nel raggiungimento degli obiettivi e adottando una Intesa in sede di Conferenza unificata Stato, Regioni ed autonomie locali per l'individuazione degli adempimenti e delle azioni di competenza di ciascun livello istituzionale;
- osservare l'andamento dei principali indicatori ambientali rispetto agli obiettivi, con un gruppo di lavoro dedicato presso il tavolo delle Città metropolitane presente in Anci, per suggerire alle città e alle Regioni le azioni necessarie per raggiungerli e per interloquire stabilmente con il Governo, anche attraverso incontri periodici con un Coordinamento che si propone venga costituito da parte dei principali Ministeri interessati (Ambiente, Infrastrutture, Economia e finanze, Sviluppo economico, Agricoltura) circa le politiche da adottare per il loro conseguimento. In questa sede saranno anche individuate le risorse finanziarie necessarie che dovranno far parte degli stanziamenti per lo sviluppo sostenibile contenuti nelle leggi annuali di bilancio.

Obiettivi di riferimento delle agende metropolitane per lo sviluppo sostenibile

1. Uso sostenibile del suolo e soluzioni basate sui processi naturali

Obiettivi internazionali

- L'obiettivo europeo è l'azzeramento del consumo netto di suolo al 2050 (ridurre il consumo medio a 1,6 mq/ab l'anno al 2020) e l'Agenda Onu richiede lo sforzo di anticiparlo al 2030.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Ridurre del 20% il proprio consumo netto di suolo al 2020 (dai 2 attuali a 1,6 mq/ab l'anno di media nazionale).**
- **Centrare le politiche urbanistiche sulla rigenerazione urbana. Interrompere i processi di dispersione insediativa al fine di aumentare la qualità urbana e preservare quella ambientale. Prevedere sviluppo urbanistico solo in presenza di trasporto pubblico sostenibile e dei principali servizi al cittadino sia pubblici che privati.**
- **Promuovere una pianificazione del territorio ed una gestione ambientale integrate per aumentare la coerenza delle politiche incoraggiando la partecipazione dei cittadini. Prevedere la definizione di prospettive strategiche di lungo termine coinvolgendo livelli**

e ambiti amministrativi diversi al fine di creare aree urbane di alta qualità.

Prospettive nazionali

- Approvazione sollecita del disegno di legge sul consumo di suolo in discussione al Senato, con una modifica che differenzi gli oneri di edificazione tra suolo libero e suolo già compromesso.
- Creazione della banca dati degli edifici e delle aree dismesse disponibili per il recupero e il riuso prevista dal disegno di legge.
- Piano di azione nazionale concordato con Regioni ed enti locali per il conseguimento dell'obiettivo.
- Accelerazione dei processi di bonifica dei suoli nei Siti di importanza nazionale (Sin).

2. Economia circolare

Obiettivi internazionali

- Il Piano d'azione europeo per l'economia circolare del 2015 prevede al 2030:
 - a) il riutilizzo e il riciclo del 65% dei rifiuti;
 - b) il riciclo del 75% dei rifiuti da imballaggio;
 - c) la riduzione al massimo al 10% del collocamento dei rifiuti in discarica;
 - d) incentivi alle produzioni ecocompatibili che evitano la produzione di rifiuti.
- La Commissione ambiente del Parlamento europeo il 24.1.2017 ha proposto il 70% del riutilizzo e riciclo
- o dei rifiuti e al massimo il 5% del loro collocamento in discarica al 2030.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- Raggiungere gli obiettivi europei più ambiziosi (riciclo 70%, discarica max 5% dei rifiuti) al 2030 riducendo la produzione dei rifiuti al di sotto della media europea e portando la raccolta differenziata ad almeno il 70% nel 2025 e l'80% nel 2030 (47,5% nel 2015 a livello nazionale).

Prospettive nazionali

- Impegno prioritario sulle aree metropolitane nelle quali il problema della gestione dei rifiuti non è risolto.
- Piano di azione nazionale sull'economia circolare per recuperare il ritardo accumulato.
- Promozione della prevenzione dei rifiuti rafforzando le misure già previste nel Piano nazionale del 2013 che va aggiornato in base ai nuovi obiettivi europei.

3. Adattamento ai cambiamenti climatici e riduzione del rischio

Obiettivi internazionali

- Il quadro di riferimento europeo è la Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici del 2013. Essa definisce le azioni per promuovere l'adattamento all'interno dell'Ue, migliorando il processo decisionale e concentrandosi sui settori più vulnerabili.
- Il tema dell'adattamento riguarda anche la sicurezza del territorio trattata, in particolare, nella direttiva europea relativa alla gestione del rischio alluvioni del 2007.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- Redigere Piani locali di adattamento ai cambiamenti climatici (*Nuovo Patto dei Sindaci*)

per il Clima e l'energia 2015) e di prevenzione dei rischi di disastri integrati tra di loro e con gli altri strumenti di pianificazione per poter essere operativi entro il 2020 e avviare le azioni utili per raggiungere gli obiettivi.

- Riconoscere le infrastrutture verdi come elementi indispensabili per l'adattamento e la mitigazione dei cambiamenti climatici, per l'aumento della resilienza dei territori e per la valorizzazione dei servizi ecosistemici (servizi di fornitura o approvvigionamento, di regolazione, culturali, di supporto secondo la definizione del *Millennium ecosystem assessment*).

Prospettive nazionali

- Integrazione tra le iniziative *Italia Sicura*, *Casa Italia* e la Strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici del Ministero dell'Ambiente superando l'attuale separazione con il *Sendai framework for disaster risk reduction 2015-2030* del Dipartimento per la Protezione civile, anche attraverso una rendicontazione periodica delle risorse allocate e degli interventi realizzati.
- Strategia nazionale per la rigenerazione urbana che coordini gli interventi sulle periferie, per la riqualificazione energetica del patrimonio edilizio esistente e per la sicurezza sismica e idrogeologica.
- Norme legislative per l'inserimento dei criteri di resilienza al cambiamento climatico negli atti di pianificazione del territorio e nella progettazione di opere infrastrutturali pubbliche e private.
- Coordinamento tra le politiche dei diversi livelli di governo e delle relative strutture tecniche operative (Ministero dello Sviluppo economico, Ministero dell'Ambiente, Regioni ed enti locali) per pervenire ad un vero e proprio Sistema nazionale per la sostenibilità climatica ed energetica, con precisi obblighi per supportare adeguatamente gli enti territoriali.
- Attuazione rigorosa della norma della legge di Bilancio per il 2017 (legge n. 232 del 2016, articolo 1, comma 460) che dal 2018 prevede la destinazione esclusiva degli oneri di urbanizzazione alla realizzazione delle opere e ad interventi di rigenerazione urbana e di riqualificazione dell'ambiente compresa la prevenzione e la mitigazione del rischio idrogeologico e sismico.

4. Transizione energetica

Obiettivi internazionali

- La Comunicazione della Commissione del novembre 2016 prevede al 2030:
 - a) riduzione delle emissioni di gas serra del 40% rispetto ai livelli del 1990;
 - b) miglioramento dell'efficienza energetica del 30%;
 - c) 27% dell'energia prodotta da fonti rinnovabili.
- Si calcola che per raggiungere l'obiettivo fondamentale dell'accordo della Cop 21 di Parigi, cioè il contenimento dell'aumento di temperatura al di sotto di 2° C raggiungendo la soglia di 1,5° C, gli obiettivi Ue al 2030 andrebbero rivisti in modo ancor più ambizioso

Obiettivi per le città metropolitane e le aree urbane

- Anticipare al 2025 gli obiettivi europei al 2030 anche attraverso i Piani di azione per l'energia sostenibile e il clima (Paesc) del *Nuovo Patto dei Sindaci*.

Prospettive nazionali

- Revisione della Strategia energetica nazionale alla luce dell'obiettivo della Cop 21 di Parigi, coinvolgendo i Comuni e le Città metropolitane..
- Impegno per una politica energetica europea che metta in primo piano i cittadini, per una più

equa valorizzazione dell'energia prodotta e distribuita.

- Coordinamento nazionale tra tutti i soggetti e tutti i livelli di governo per il conseguimento degli obiettivi stabiliti superando l'attuale frammentazione tra le competenze dei diversi Ministeri.
- Sostegno alle città per l'attuazione dei Paesc e obbligo di fornitura con dettaglio comunale dei dati sui consumi energetici da parte degli erogatori dei servizi.

5. Qualità dell'aria

Obiettivi internazionali

- I limiti europei vigenti per il particolato sono: per il Pm 10 40 µg/mc come media annuale e 50 µg/mc come valore giornaliero che non può essere superato per più di 35 giorni l'anno; per il Pm 2,5 25 µg/mc come media annuale. Il limite massimo stabilito dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) per il Pm 2,5 è di 10 µg/mc.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Rispetto dei limiti per il Pm 10, superando le procedure di infrazione Ue verso l'Italia, e rispetto del limite stabilito dall'Oms per il particolato sottile di 10 µg/mc, più restrittivo di quello europeo, entro il 2025.**

Prospettive

- Concertazione interistituzionale con il Tavolo per la qualità dell'aria istituito presso il Ministero dell'Ambiente per il monitoraggio dei risultati conseguiti con il Protocollo di Intesa per la qualità dell'aria sottoscritto il 30 dicembre 2015 fra Ministero dell'Ambiente, Regioni e Anci e delle relative azioni immediate individuate il 2 febbraio 2016.
- Promozione da parte delle Regioni di accordi di programma fra i diversi enti territoriali per coordinare le politiche di contrasto delle emissioni inquinanti in atmosfera che comprendano misure di livello locale (blocchi del traffico, Zone a traffico limitato, *congestion charge*, ecc.) e nazionale (incentivi per il rinnovo degli impianti di riscaldamento, per la mobilità sostenibile, ecc.). Riconversione del parco veicolare (*green vehicles*), con un forte ridimensionamento della motorizzazione diesel in favore di veicoli meno inquinanti attraverso specifiche limitazioni alla circolazione e politiche fiscali premianti.
- Evoluzione dei sistemi di monitoraggio per una migliore comprensione dei fenomeni di inquinamento e delle loro sorgenti, attraverso strumenti di analisi in grado di prevedere i picchi di inquinamento e rendere possibile la programmazione anticipata degli interventi di contrasto come i blocchi del traffico.
- Sviluppo di strumenti di informazione e comunicazione univoci e coordinati.
- Verifica dello stato di attuazione dei Piani regionali e del Piano congiunto Governo – Regioni della Pianura padana del 2013, per valutare l'efficacia delle azioni adottate nei diversi ambiti (trasporti, industria, agricoltura, energia) e la messa a sistema dei relativi interventi.

6. Qualità delle acque

Obiettivi internazionali

- La direttiva Ue quadro sulle acque del 2000 si è proposta di prevenire il loro deterioramento qualitativo e quantitativo, di raggiungere lo stato di *buono* per tutte le acque entro il 31 dicembre 2015, di assicurarne un utilizzo sostenibile, di gestire le risorse idriche in bacini

idrografici.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Ridurre entro la soglia fisiologica del 10–20% le perdite delle reti di distribuzione idrica entro il 2030 (2/3 terzi in meno rispetto ad oggi) e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici portandoli allo stato di *buono* per tutte le acque entro il 2025.**

Prospettive nazionali:

- Piano nazionale di ammodernamento delle reti di distribuzione idrica.
- Aggiornamento dei Piani di ambito del servizio idrico integrato sulle base di *Water safety plan* per garantire la salute e la biodiversità delle acque.
- Miglioramento dello stato di depurazione attraverso l'attuazione della direttiva Ue 91/271/Cee, per la quale sono in corso tre procedimenti di infrazione contro l'Italia, anche al fine di aumentare la qualità dei corpi idrici ricettori marini, lacustri e fluviali con un impatto positivo sulla biodiversità.
- Innovazione delle attività agricole e zootecniche per ridurre il carico inquinante sulle acque superficiali.
- Programmazione dell'uso delle risorse idriche a livello di bacino per rendere compatibili le esigenze delle aree urbane con le altre compresa la produzione di energia.
- Divieto di rilascio di concessioni di derivazione d'acqua a scopo idroelettrico nei Siti di importanza comunitaria (Sic) e nelle Zone speciali di conservazione (Zsc), nelle aree protette ricadenti nei territori facenti parte dei Bacini imbriferi montani (Bim), nei bacini idrografici la cui superficie sottesa dall'impianto in progetto sia minore di 10 kmq. Abrogazione delle tariffe incentivate per gli impianti di potenza installata inferiore o uguale a 1 Mw con l'eccezione di quelli che utilizzino infrastrutture acquedottistiche o quelli costruiti su canali a destinazione irrigua, purché utilizzino esclusivamente le acque già concesse, nei limiti delle portate istantanee e dei periodi di utilizzo. Destinazione di almeno il 10% dell'importo complessivo annuo dei proventi dei canoni derivanti dalle concessioni ad interventi di miglioramento delle reti irrigue e di riconversione dei sistemi di irrigazione con preferenza verso il sistema a goccia.

7. Ecosistemi, verde urbano e tutela della biodiversità

Obiettivi internazionali

- La direttiva Ue *Natura 2000* prevede la conservazione degli *habitat* naturali, il tema è trattato dalla Comunicazione della Commissione europea del 2013 sulle Infrastrutture verdi ed è compreso nel nuovo *Patto dei Sindaci* del 2015 per l'adattamento ai cambiamenti climatici. Nel 2011 l'Ue ha adottato una Strategia per proteggere e migliorare lo stato della biodiversità nel decennio successivo.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Raggiungere i 45 mq di superficie media di verde urbano per abitante entro il 2030, il 50% in più rispetto al 2014, portandola alla dotazione attualmente più elevata.**
- **Qualificare le domande di espansione insediativa e di nuova infrastrutturazione attraverso il controllo della forma urbana e della distribuzione territoriale riconoscendo l'irriproducibilità della risorsa suolo, soprattutto quello fertile, assicurando il mantenimento della biodiversità e prevedendo la realizzazione delle infrastrutture verdi.**
- **Ridurre il consumo di suolo anche attraverso l'attuazione delle reti ecologiche per**

creare sistemi connessi che comprendano aree protette del sistema verde della Rete Natura 2000, boschi e foreste, aste fluviali con annesse fasce boscate e le piccole aree lacustri e umide (*stepping stones*) per la sosta e il ripopolamento dell'avifauna.

- **Promuovere un utilizzo razionale delle risorse naturali sostenendo la gestione e la valorizzazione paesaggistica quali occasioni per rafforzare e promuovere la nascita di filiere produttive, per accrescere la sicurezza idrogeologica, per promuovere la *green economy*, per fornire servizi per il tempo libero e per aumentare il benessere e la qualità della vita dei cittadini.**

Prospettive nazionali

- Riconoscimento del verde urbano nella sua totalità (pubblico, privato, urbano, periurbano) oltre la concezione di semplice *standard* urbanistico e previsione di adeguate soluzioni finanziarie per la sua manutenzione.
- Pianificazione di nuove categorie di aree e infrastrutture verdi adatte a fronteggiare il riscaldamento climatico.
- Incentivo all'inserimento della componente vegetale nelle ristrutturazioni edilizie e nelle nuove edificazioni.
- Promozione di meccanismi compensativi preventivi per le trasformazioni territoriali.
- Quantificare le opere di compensazione ecologico-ambientale da richiedere ai proponenti nell'ambito dei procedimenti di Valutazione Ambientale in termini di superficie, tipologia, valore economico corrispondente in relazione ai diversi tipi di intervento.

8. Mobilità sostenibile

Obiettivi internazionali

- Il Libro Bianco sui trasporti della Ue del 2011 ha fissato obiettivi fondamentali che sono stati ribaditi nel Pacchetto per la mobilità sostenibile del 2013. Fra questi, dimezzare l'uso delle auto alimentate con carburanti tradizionali entro il 2030 ed eliminarlo entro il 2050.
- La Direttiva europea 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita con il decreto legislativo n. 257 del 2016, regola l'adozione di un Quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti, al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale, e stabilisce requisiti minimi per la costruzione della relativa infrastruttura.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Raggiungere almeno il 50% del riparto modale tra auto e moto e le altre forme di mobilità entro il 2020 e approvazione a questo fine dei Piani metropolitani per la mobilità sostenibile.**

Prospettive nazionali

- Piano strategico per la mobilità sostenibile, da elaborare entro il 30 giugno 2017 in base alla legge n. 232 del 2016, e Piano di azione nazionale per sostenere le città nel perseguimento degli obiettivi Ue.
- Incremento degli investimenti per recuperare il ritardo nella dotazione di infrastrutture di trasporto pubblico delle città italiane, anche mediante assegnazione diretta del Fondo per il Trasporto pubblico locale (Tpl) alle Città metropolitane.
- Incentivi - monetari, fiscali, di *soft policy* - ai sistemi di trasporto intelligente, alla mobilità elettrica, alla mobilità a basse emissioni (Fondo per la mobilità sostenibile nel collegato ambientale alla legge di Stabilità per il 2016).

- Rispetto degli obiettivi e dei tempi contenuti nel decreto legislativo n. 257 del 2016 per la realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi in coerenza con il Piano infrastrutturale nazionale di ricarica elettrica da attuare in accordo con le città e le Regioni.
- Attuazione di quanto contenuto nel documento Elementi per una roadmap per la mobilità sostenibile elaborato dal Tavolo sulla mobilità della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ed elaborazione da parte di Anci di linee guida per i comuni al fine di omogeneizzare la regolamentazione urbana della mobilità, compresa la limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti nelle aree urbane con particolare riferimento ai motori diesel.

con il contributo di



urban@it

PROTOCOLLO D'INTESA
PER FAVORIRE LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
E PROTEZIONE DALL'INQUINAMENTO DI PROSSIMITA' DELLE AREE SCOLASTICHE

tra

Cittadini per l'Aria

e

Comune di Milano

Premesso

- a) Cittadini per l'Aria , si propone di contribuire all'attuazione di misure ed interventi volti a ridurre l'inquinamento atmosferico oltre che a proteggere dall'esposizione ad esso le fasce più vulnerabili della popolazione;
- b) che il Comune di Milano riconosce l'attuale crisi ambientale del territorio urbano e considera pertanto prioritari tutti gli interventi volti a migliorare tale situazione, proteggendo la popolazione, ed in particolare le fasce più vulnerabili, dal traffico e dall'inquinamento di prossimità;
- c) che gli edifici scolastici siti nel Comune di Milano sono spesso privi di aree esterne adeguate e vivibili che favoriscano la permanenza degli studenti prima e dopo gli orari scolastici;
- d) che è necessario riqualificare lo spazio pubblico per renderlo vivibile, accessibile alla mobilità sostenibile e tale che ne possano beneficiare tutti i cittadini,
- d) che la popolazione scolastica rientra fra le fasce di popolazione particolarmente sensibili all'impatto dell'inquinamento atmosferico,
- e) che è accertato l'impatto rilevante sulla salute dell'esposizione traffico di prossimità ed è pertanto necessario realizzare ogni misura possibile al fine di allontanare il traffico dalle aree circostanti gli edifici scolastici, deviando ove possibile le strade ad intensa percorrenza e scoraggiando il raggiungimento degli edifici scolastici con le automobili;
- f) che a tal fine è necessario riqualificare le aree esterne alle scuole affinché venga favorito l'agevole raggiungimento delle stesse a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici fornendole di tutte le strutture necessarie a tale scopo.
- g) che si riconosce il contributo del verde – soprattutto di alto fusto - in termini di vivibilità delle aree pubbliche, mitigazione dell'inquinamento atmosferico, oltre che quale fattore di riduzione delle temperature e protezione dai raggi del sole nel periodo estivo, e che, pertanto, occorre favorire – ove ciò è tecnicamente possibile - la piantumazione di alberi ad alto fusto nelle aree circostanti le scuole oltre che la riconversione di aree oggi cementificate in aree verdi;
- h) che si riconosce il ruolo fondamentale dei cittadini – ed in particolare della componente genitori - oltre che degli organi scolastici - ai fini della individuazione dei bisogni della popolazione scolastica nell'ambito di tali progetti di riqualificazione;
- i) che si riconosce la possibilità di tutti i privati (cittadini e imprese) di poter contribuire alla riqualificazione delle aree esterne alle scuole;
- l) che per garantire l'aderenza dei progetti alle esigenze della popolazione scolastica e la rapida realizzazione degli interventi di riqualificazione, è opportuno che la progettazione da parte delle componenti scolastiche risponda a criteri prestabiliti che qui si definiscono e che il Comune di Milano si impegni, con i propri organi e uffici, a operare per la spedita

approvazione e realizzazione di tali progetti di riqualificazione e, ove opportuno, per il loro cofinanziamento.

- m) che l'attuale contingenza economica ostacola la pianificazione di celeri interventi di riqualificazione unicamente mediante fondi pubblici mentre si riconosce altresì l'importanza del coinvolgimento della componente privata nella realizzazione di progetti di riqualificazione urbanistica pubblica di cui possa beneficiare tutta la popolazione.

TUTTO CIO' PREMESSO

SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE

ART. 1

Criteri di riqualificazione

Il Comune, con propria delibera, indica i requisiti di un progetto modello di riqualificazione delle aree esterne alle scuole, e segnatamente:

- **eliminazione di tutti gli stalli di sosta** delle automobili e moto su strada – ad eccezione di quello/i per disabili e/o scuolabus - nell'area prospiciente l'edificio scolastico per almeno 50 mt intorno ad esso;
- **riqualificazione dell'area pedonale** intorno alla scuola con eventuale suo allargamento
- **eliminazione della sosta auto/moto su verde** o aree pedonali prospicienti l'edificio e – ove tecnicamente fattibile - **piantumazione** con alberatura ad alto fusto per un'area circostante di almeno 100 mt di diametro
- **approntamento di adeguato spazio protetto di posteggio biciclette/skateboard** per gli studenti
- **realizzazione**, nell'ambito dei 100 mt di diametro intorno all'edificio scolastico, di collegamenti con corsie o piste ciclabili preesistenti e riqualificazione –ove utile – delle aree pedonali di accesso alla scuola
- **installazione di dissuasori di velocità, segnaletica orizzontale, e castelletti di attraversamento** nell'area circostante gli edifici scolastici al fine di ridurre la velocità dei veicoli e mettere in sicurezza l'arrivo a scuola degli alunni
- ove possibile, **pedonalizzazione** dell'area prospiciente la scuola o eventualmente per fasce orarie
- riorganizzazione - ove possibile - della viabilità nei 100 mt intorno all'edificio che riduca il traffico di prossimità
- Ove necessario, modificare il punto di ingresso alla scuola per ridurre l'esposizione dei bambini e dei ragazzi
- prevedere, ad una distanza minima di 100 mt., un'area "**drop and go**" in cui i genitori, costretti a raggiungere la scuola in auto, possano temporaneamente fermare, ma non sostare, per far scendere i figli che raggiungeranno a piedi l'ingresso della scuola

Art. 2

Approvazione dei progetti di riqualificazione

- a) Il Comune riconosce il ruolo dei cittadini nella progettazione di interventi di riqualificazione delle aree esterne alle scuole.

I progetti - predisposti dai genitori degli studenti con l'ausilio di tecnici di propria scelta - vengono sottoposti al vaglio del Consiglio di Istituto che darà il proprio benestare alla presentazione al Comune.

La progettazione dovrà rispondere a criteri di risparmio delle risorse e prevedere minime strutture. Il Consiglio di Istituto potrà opporsi al progetto unicamente ove lo stesso sia viziato da irrazionalità e/o ricorrano gravi motivi tali che da essi derivi ostacolo all'attività scolastica e didattica. Ove più progetti di riqualificazione concorrano il Consiglio d'Istituto darà il suo benestare a quello che riduca maggiormente il traffico di prossimità attiguo alla scuola.

- c) I progetti verranno realizzati (mediante cofinanziamento pari al 50%) con fondi privati reperiti per mezzo del contributo - anche in natura - delle attività commerciali, aziende e i privati che potranno vedere riconosciuto il loro contributo con stallo apposto all'interno dell'area riqualificata, eventualmente nell'ambito di accordi di sponsorizzazione, nonché con la possibilità per i privati: i) di destinare alla realizzazione dei progetti di riqualificazione - e segnatamente ad un costituendo fondo "PAS" (protezione area scolastica) - gli importi dovuti a titolo di oneri di urbanizzazione per interventi su immobili di proprietà, ii) di svolgere le opere richieste direttamente a titolo di scomputo degli oneri concessori per interventi edilizi nell'area di riferimento;
- d) Il Comune si impegna a dare il proprio visto tecnico alla realizzazione degli interventi di cui sopra con priorità sugli altri lavori pubblici e comunque non oltre 60 giorni dal deposito del progetto da parte dei cittadini, (e a devolvere - per sostenerne la realizzazione di almeno ***% del costo dei progetti a proprio carico - almeno il 40% dei fondi annuali da bilancio destinati agli interventi di manutenzione stradale).
- e) Il Comune non richiederà modifiche ai progetti se non tecnicamente indispensabili alla loro più rapida realizzazione o ad una più incisiva riduzione del traffico di prossimità; in quel caso il Comune si impegna a formulare le sue osservazioni e richieste di integrazioni e modifiche entro il medesimo termine di 60 giorni. Il Comune - in adempimento del presente Protocollo - destina sin d'ora annualmente una quota di almeno *** ore di lavoro degli uffici tecnici al fine di rendere spedita l'approvazione dei progetti.

Art. 3

APPALTO E DIREZIONE LAVORI

Gli appalti per la realizzazione dei lavori saranno gestiti in concorrenza dal tecnico scelto da una commissione di genitori con la supervisione dei finanziatori.

Art. 4

IMPEGNO DEL COMUNE DI MILANO E CITTADINI PER L'ARIA

Milano e Cittadini per l'Aria si impegnano a diffondere tramite i propri canali il Protocollo in modo da veicolare alle componenti scolastiche l'opportunità da esso offerta - con l'assistenza e la collaborazione del Comune - un'area del proprio Protocollo operativa del protocollo e ove verranno inseriti progressivamente i contenuti del protocollo.

In adempimento del Protocollo Cittadini per l'Aria è autorizzata a organizzare, all'interno delle Scuole, momenti di incontro per i genitori che, oltre a descrivere i profili del protocollo, illustrino la problematica ambientale sottesa al protocollo stesso.

Art. 5

INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE AD INIZIATIVA DEL COMUNE

Il Comune si impegna, negli interventi di riqualificazione in aree limitrofe alle scuole da esso gestiti e promossi e nella progettazione urbanistica e viabilistica, ad attenersi ai medesimi criteri di cui all'art. 1.

Art. 4

DURATA

Il presente Protocollo resterà in vigore 36 mesi e sarà rinnovato automaticamente se non disdetto entro sei mesi dalla scadenza

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di [redacted]"
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
CC:
Ricevuto il: 09/10/2017 12:00 PM
Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni Cittadini per l'aria 2017 PUMS
Priorità: normale
[Osservazioni CPA PUMS 2017.docx \(1\).pdf\(832535\)](#)
[PUMS osservazioni CPA2015.pdf\(790853\)](#)
[propostalimitazionediesel.docx\(11124\)](#)
[PROTOCOLLO SCUOLE CPA.doc\(34206\)](#)
[Carta di bologna per l'ambiente.pdf\(165818\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni ▼](#)
[Cancella Segna come: Da leggere Sposta in: INBOX DELETED ITEMS DRAFTS RECEIPTS SENT ITEMS da webamat mail non pums pums trattate spam](#)

Egregi Signori, si allegano osservazioni al PUMS con relativi allegati ivi citati. Distinti saluti Anna Gerometta ? Cittadini per l'aria onlus CITTADINI PER L'ARIA Onlus Via Lentasio 9 - 20122 Milano tel. +[redacted] - www.cittadiniperlaria.org
Membro di EEB e T&E Sei già socio ? 5 x Mille: la donazione che non ti costa nulla! Scrivi il nostro codice fiscale [redacted] sulla tua dichiarazione.



**OSSERVAZIONE AL
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 6
PG 450303/2017
U-PRESIDENZA
Del 09/10/2017 10:04:08
(S) PROT. AREA PIANIFICA
09/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Minniti
Nome	Santo
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Municipio 6 Milano
Ruolo ricoperto	Presidente
Via/piazza	[REDACTED]
Città	[REDACTED]
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.1.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	187

Motivazioni

L'asse stradale di viale Legioni Romane - Berna – Zurigo presenta diverse criticità per la mobilità lenta, in particolare gli attraversamenti pedonali e la circolazione delle biciclette. Molti incidenti succedono in quella strada, ultimo avvenuto il 27 aprile 2017 dove una persona anziana è morta investita da un'automobile mentre attraversava le strisce pedonali. Viste le caratteristiche della via, si chiede l'inserimento nell'elenco delle priorità della categoria "Strade di quartiere" a pagina 187, con relativa aggiunta nella figura 7.24 a pagina 189 (ALLEGATO 1)

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

- viale Legioni Romane, via Berna, via Zurigo

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.4.1.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	247

Motivazioni

Con l'apertura della metropolitana M4, prevista nei prossimi anni, sarà necessaria una adeguata regolamentazione della sosta nelle stazioni esterne al Macroambito2, nel dettaglio le stazioni M4 Gelsomini, Segneri e San Cristoforo FS.

Per questo motivo si chiede di inserire le tre fermate M4 nel Macroambito3 nella figura 7.42 (ALLEGATO 2)

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Inserire nella figura 7.42 le stazioni M4 Gelsomini, Segneri e San Cristoforo FS nella categoria "Macroambito3"

Osservazione n. 3

Documento

Documento di piano

Rapporto ambientale

Analisi costi/benefici

Sintesi non tecnica

Capitolo 9.2

Pagina 350

Motivazioni

Fra pochi anni, con l'apertura di San Cristoforo M4, la stazione ferroviaria inizierà a diventare un centro di interscambio sempre più importante per la mobilità del sud ovest. Diventa quindi necessario anticipare gli interventi che aumentino l'offerta di interscambio per facilitare e incentivare sempre più l'utilizzo del TPL. Per questo motivo si chiede di anticipare nella fase 1 la realizzazione del "prolungamento linea 2 Negrelli-S.Cristoforo", presente nella tabella "Classe di azione:rete tranviaria"

Testo da eliminare o sostituire

Nella tabella "Classe di azione: rete tranviaria" modificare la fase di attuazione del prolungamento linea 2 Negrelli-San Cristoforo, spostandola da fase2 a fase1

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Osservazione n. 4

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.2.1.4
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	163

Motivazioni

La linea della cerchia esterna (ora servita dagli autobus 95 e 98) presenta forti criticità a livello di traffico. Oltre le corsie preferenziali già previste dal PUMS lungo il cavalcavia Don Milani e via Bellini, si ritiene opportuno inserire anche viale Santa Rita, affinché venga garantita una continua corsia riservata lungo l'intero percorso. Si propone, quindi, di inserire nell'elenco delle corsie preferenziali presenti a pag. 163 anche viale Santa Rita.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

- Viale Santa Rita

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni

Aggiungere al Documento di Piano il tema dell'attivazione di una linea tpf e/o taxi su acqua lungo i Navigli, con fermate da individuare tra i Comuni dell'area metropolitana e Darsena. Tale progetto potrebbe avere una prima fase di avvio nelle fasce serali del fine settimana, volto a incentivare una forma di trasporto alternativa all'automobile per raggiungere i punti di attrazione serale. Considerare il tema della navigazione interna via Navigli anche per la logistica dell'ultimo chilometro.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	3	Titolo	Ddp tav 3 Moderazione del traffico emendato
-----------	---	--------	---

Descrizione delle modifiche

All'interno del territorio del Municipio 6 mancano due aree bisognose di un intervento mirato alla moderazione del traffico. Queste sono:

- Quartiere Giambellino (area tra Inganni/Giambellino/Gelsomini/Lorenteggio). Una moderazione del traffico è strettamente necessario anche in vista della riqualificazione delle strade interne, previsto con il grande progetto in atto di riqualificazione dell'intero quartiere ERP
- Quartiere Ronchetto (area tra Giordani/Lodovico il Moro/Santa Rita/Tobagi/Chiodi/bretella Merula-Chiodi/Enna). Con la realizzazione della bretella stradale, prevista anche dal PUMS, sarà possibile eliminare il traffico di attraversamento nelle via residenziali quali via Martinelli e Lodovico il Moro. Prevedendo una moderazione del traffico nell'intera area, sarà possibile convogliare il traffico nell'asse più opportuno, ovvero la bretella Merula-Chiodi

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	6	Titolo	Ddp tav 6 Mobilità ciclistica emendato
-----------	---	--------	--

Descrizione delle modifiche

AGGIUNTA nella voce "Rete di itinerari ciclabili prioritari PUMS" (ALLEGATO 3)

- L'asse di via Zurigo/Berna/Legioni Romane/C.da Forlì/Sardegna (in linea con l'osservazione n°1 al DdP presente in questo modulo)
- L'asse di via Lorenteggio (da via Bisceglie a cerchia delle Mura) (motivato dalla riqualificazione della via una volta ultimati i cantieri M4)
- L'asse della bretella Merula-Chiodi/via Chiodi/Tobagi (necessario per un collegamento diretto e sicuro tra l'itinerario che passa da Santa Rita e quello tangenziale ad ovest)
- L'asse piazza Miani, via Barona, via Bardolino, Parco Agricolo Sud Milano (collegamento sicuro tra piazza Miani e il parco Agricolo sud)
- Strade di campagna da Cascina San Marco a Buccinasco (direzione via Morandi e via del Parco) (al fine di valorizzare le strade di campagna per il collegamento sostenibile tra Milano e i Comuni di prima cintura)

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	6	Titolo	Ddp tav 6 Mobilità ciclistica emendato
-----------	---	--------	--

Descrizione delle modifiche

AGGIUNTA nella voce "Rete ciclabile di progetto: scenario di Piano" (ALLEGATO 3):

- Via Malaga (tratta tra via Bussola e piazza Bilbao) (tratta mancante per completare il percorso Naviglio Grande-IULM/Romolo-Famagosta)
- Via San Vigilio (tratta tra viale Famagosta e via Ovada) (completamento del percorso per mettere le piste ciclabili esistenti e previste in un'unica rete)
- Tratta mancante ciclabile San Paolino (connessione con ciclabile di via Danusso) (completamento del percorso esistente)
- Via Voltri e piazza Miani (tratta tra controviali Famagosta/Faenza e via Barona) (completamento del percorso in uno dei nodi più critici)
- Via Faenza/Parenzo (tratta tra piazza Negrelli e via Campari) (via Parenzo già richiesta nel Piano Triennale delle Opere, questo collegamento permetterebbe una connessione tra il percorso

ciclabile della Barona Famagosta-Faenza con piazza Negrelli e la pista ciclabile lungo il Naviglio Grande)

- Via Ettore Ponti/Tobagi/Chiodi/bretella Merula-Chiodi/Enna (tratta tra piazza Bilbao e ciclabile cavalcavia Giordani) (già prevista lungo la bretella, questa pista permetterebbe un collegamento ciclabile sicuro tra la circonvallazione e l'anello esterno, interessando diverse centralità del quartiere, soprattutto per le fasce d'età più basse)
- Via Inganni (opera richiesta nel Piano Triennale delle Opere)
- Via dei Giacinti (proseguimento ciclabile di via Val Bavona fino a Largo Brasilia)
- Strade di campagna da Cascina San Marco a Buccinasco (direzione via Morandi e via del Parco) (al fine di valorizzare le strade di campagna per il collegamento sostenibile tra Milano e i Comuni di prima cintura)

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	ALLEGATO1.pdf - per osservazione n°1
2	ALLEGATO2.pdf - per osservazione n°2
3	ALLEGATO3.pdf - per tavola da modificare – proposta n° 1-2-3
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI
Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.
L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

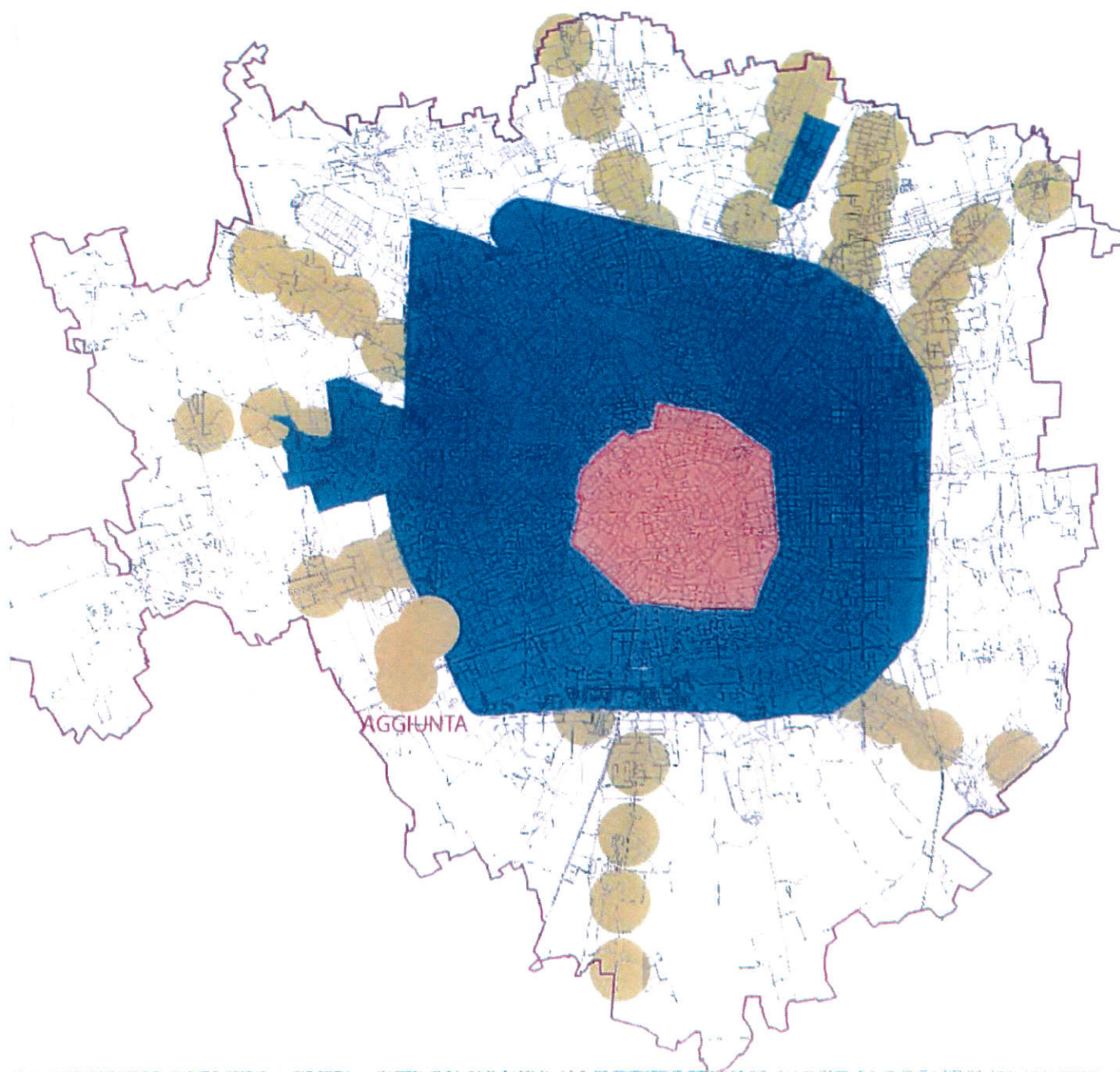
X Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09/10/2017

firma

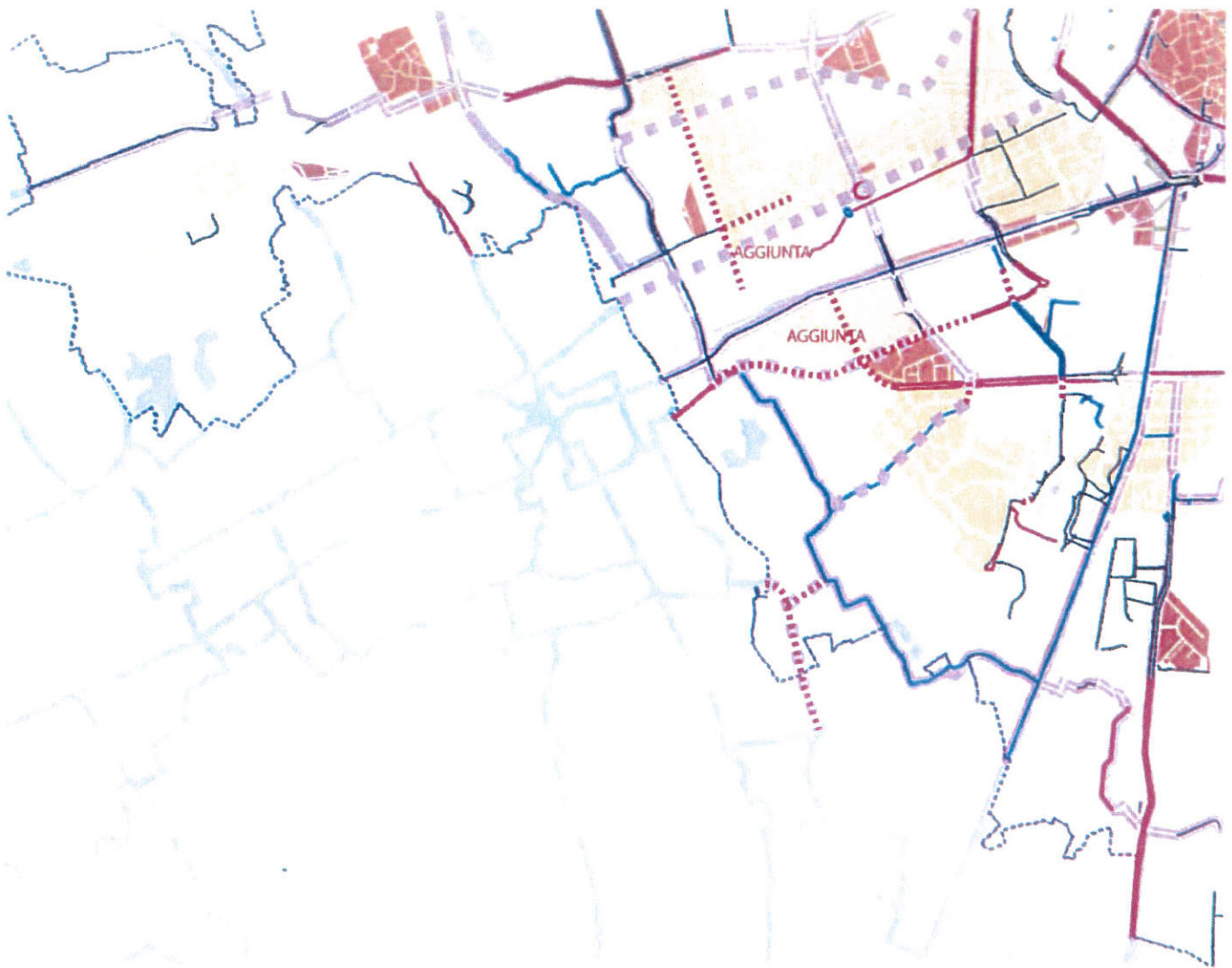




















Figura 7.42 Macroambiti del sistema della sosta



- Macroambito 1: entro la Cerchia dei Bastioni
- Macroambito 2: tra Cerchia dei Bastioni e la Cerchia Esterna
- Macroambito 3: ambiti oltre la Cerchia Esterna

Ddp tav 6 Mobilità ciclistica emendato



PROPOSTE	LEGENDA	
		Rete ciclabile esistente - sedi ridervate ai velocipedi e percorsi promiscui pedonali e ciclabili
		Rete ciclabile esistente - tratti stradali regolamentati con provvedimenti di facilitazione per il ciclista
		Rete ciclabile di progetto - scenario di Riferimento
		Rete ciclabile di progetto - scenario di Piano
		Rete di itinerari ciclabili prioritari PUMS
		Rete di itinerari ciclabili MiBici
		Aree pedonali esistenti
		Aree diffuse esistenti con provvedimenti di facilitazione per il ciclista (es. ZTL, Zone residenziali, Zone a velocità limitata, Zone a pedonalità privilegiata)
		Aree diffuse di progetto con provvedimenti di facilitazione per il ciclista (es. ZTL, Zone residenziali, Zone a velocità limitata, Zone a pedonalità privilegiata)

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di [REDACTED]"

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC: [REDACTED]

Ricevuto il: 09/10/2017 12:03 PM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: OSSERVAZIONI PUMS - MUNICIPIO 6

Priorità: normale

[osservazione PUMS - Municipio 6.pdf\(2277601\)](#)

[ALLEGATO1.pdf\(1532395\)](#)

[ALLEGATO2.pdf\(4493686\)](#)

[ALLEGATO3.pdf\(434671\)](#)

- [Mostra Certificato](#)

- [Azioni](#) ▼

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [INBOX](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) [da webamat](#) [mail non pums](#) [pums trattate spam](#)

Si trasmettono in allegato le osservazioni del Piano Urbano Mobilità Sostenibile- Municipio 6. Cordiali saluti. COMUNE DI MILANO AREA MUNICIPIO 6 Servizio Supporto agli Organismi [REDACTED]

Claudia Ceccarelli

Da: [REDACTED]
Inviato: domenica 8 ottobre 2017 21:02
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Cc: [REDACTED]
Oggetto: Osservazioni PUMS - Municipio 6
Allegati: Osservazioni PUMS 2017_Municipio 6.pdf; ALLEGATO1.pdf; ALLEGATO2.pdf; ALLEGATO3.pdf

Buongiorno,
in allegato le osservazioni deliberate dal Municipio 6 con i 3 allegati
Chiedo cortesemente conferma di avvenuta ricezione

Cordialmente

Fabrizio Delfini

Presidente Commissione Urbanistica e Mobilità - Municipio 6

Claudia Ceccarelli

Da: [REDACTED]
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 12:02
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Cc: [REDACTED]
Oggetto: OSSERVAZIONI PUMS - MUNICIPIO 6
Allegati: osservazione PUMS - Municipio 6.pdf, ALLEGATO1.pdf, ALLEGATO2.pdf, ALLEGATO3.pdf

Si trasmettono in allegato le osservazioni del Piano Urbano Mobilità Sostenibile- Municipio 6.
Cordiali saluti.

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 6

[REDACTED]



COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 6
PG 447460/2017
U SUPPORTO AGLI ORGA
Del 06/10/2017 09 48 50
DELIBERE CONSIGLIO
MUNICIPIO 6 45/2017

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 6
PG 447460/2017
U SUPPORTO AGLI ORGA
Del 06/10/2017 09 48 50
(S) U SUPPORTO AGLI ORGA
06/10/2017



AREA MUNICIPIO 6

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO MUNICIPIO 6 N. **45** del 5-10-17 PG 447460/2017**OGGETTO: OSSERVAZIONI SUL PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – PUMS**

Il 5 ottobre '17 si è riunito in prima convocazione il Consiglio del Municipio 6 presso la sala consiliare nella palazzina di viale Legioni Romane 54.

RISULTANO PRESENTI 22 CONSIGLIERI IN CARICA

NOMINATIVO	CARICA	PRESENZA	NOMINATIVO	CARICA	PRESENZA
MINNITI SANTO	PRESIDENTE DI MUNICIPIO	ASSENTE	DELFINI FABRIZIO	CONSIGLIERE	PRESENTE
ZACCARIA DORIS	PRESIDENTE CONSIGLIO MUNICIPIO	ASSENTE	DEMURO FRANCESCO	CONSIGLIERE	PRESENTE
ARIAZZI COSTANZO	ASSESSORE	PRESENTE	DI RENZO ANDREA	CONSIGLIERE	PRESENTE
BARBIERI RITA	ASSESSORA	ASSENTE	ESPOSITO GIOVANNI	CONSIGLIERE	ASSENTE
MEAZZI SERGIO	ASSESSORE	PRESENTE	GARLASCHELLI EUGENIO	CONSIGLIERE	PRESENTE
BENAGLIA ELENA	CONSIGLIERE	PRESENTE	GOLDONI GIUSEPPE	CONSIGLIERE	PRESENTE
BIANCHI GAETANO	CONSIGLIERE	PRESENTE	MUSOTTO LORENZO	CONSIGLIERE	PRESENTE
BROGGI MATTEO	CONSIGLIERE	PRESENTE	PERRI MASSIMILIANO	CONSIGLIERE	ASSENTE
BURO ANTONELLA	CONSIGLIERE	ASSENTE	PICCOLO VITALIANO	CONSIGLIERE	PRESENTE
CARNEVALI STEFANIA	CONSIGLIERE	PRESENTE	PRATI FABRIZIO	CONSIGLIERE	ASSENTE
CIPRIANI GIANNA	CONSIGLIERE	PRESENTE	RIVOLTA SILVESTRO	CONSIGLIERE	PRESENTE
CLEMA RITA	CONSIGLIERE	ASSENTE	RUGINENTI ELENA	CONSIGLIERE	PRESENTE
COSTA YURI	CONSIGLIERE	ASSENTE	RUSSO CRISTINA	CONSIGLIERE	PRESENTE
DALL'OCCO MASSIMO	CONSIGLIERE	PRESENTE	SARINA PIERMARIO	CONSIGLIERE	PRESENTE
DE FEO FRANCESCA	CONSIGLIERE	PRESENTE	UNITI PAOLO	CONSIGLIERE	PRESENTE
DE MEZZA CESARE	CONSIGLIERE	PRESENTE			

La riunione del Consiglio è presieduta dalla Vicepresidente di Consiglio Rita Clema.

Partecipano all'adunanza il Direttore di Area Tommaso Cafagna e la funzionaria Carmela Bagnato

La Vicepresidente constatata la legalità della riunione, invita il Consiglio a trattare l'argomento segnato in oggetto.

Vista la proposta di deliberazione in allegato, ritenuta la stessa meritevole di approvazione;

La votazione con scrutinio palese dà il seguente esito:

PRESENTI : 22

VOTANTI: 16

FAVOREVOLI : 16

CONTRARI : 0

ASTENUTI: 6 (DALL'OCCO, GOLDONI, PICCOLO, RUSSO, SARINA, UNITI)

IL CONSIGLIO MUNICIPIO 6 DELIBERA

di approvare la proposta di deliberazione allegata **comprensiva degli emendamenti approvati evidenziati in neretto.**

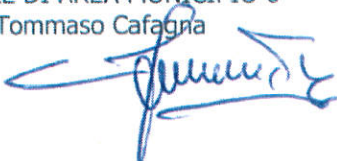
DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO MUNICIPIO 6 N 45 del 05-10-2017 PG 447460/2017

DELIBERAZIONE
DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 6

- OGGETTO -

OSSERVAZIONI SUL PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – PUMS

IL DIRETTORE DI AREA MUNICIPIO 6
Dott. Tommaso Cafagna



IL VICEPRESIDENTE DI CONSIGLIO DI MUNICIPIO 6
Rita Clema



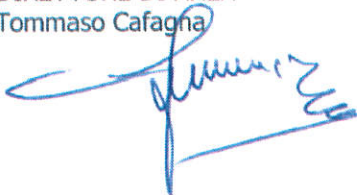
ESAMINATA FAVOREVOLMENTE NELLA
SEDUTA
DI GIUNTA MUNICIPALE DEL 28/09/2017
NULLA OSTA
PER L'INOLTRO ALL'UNITÀ "SUPPORTO AGLI
ORGANI DEL MUNICIPIO"
PER I SUCCESSIVI ADEMPIMENTI.

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE
DI INIZIATIVA DELLA GIUNTA MUNICIPALE

- OGGETTO -

OSSERVAZIONI SUL PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – PUMS

IL DIRETTORE DI AREA
Tommaso Cafagna



IL PRESIDENTE DI MUNICIPIO 6
Santo Minniti



OGGETTO: OSSERVAZIONI SUL PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – PUMS

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 6

PREMESSO CHE il Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS) è stato adottato dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 13 dell'8 giugno 2017 e contiene le strategie e le linee guida sul futuro della mobilità milanese.

CONSIDERATO CHE

- La deliberazione del Consiglio Comunale prevede la possibilità per i Cittadini, Enti e Associazioni, di formulare osservazioni in ordine ai contenuti trasportistici del Piano, al fine di permettere a tutti gli interessati di partecipare alla sua approvazione;
- tale periodo è iniziato l'8 agosto 2017 e terminerà alle ore 12:00 del 9 ottobre 2017
- le osservazioni deliberate dal Municipio verranno trasmesse all'ufficio comunale competente che, dopo una attenta valutazione, provvederà sottoporle all'attenzione del Consiglio Comunale.

DATO ATTO che tale argomento è stato affrontato nella Commissione Urbanistica e Mobilità – Municipio 6 il 21 settembre 2017 e il 4 ottobre '17.

VISTI

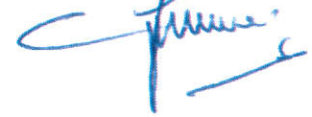
- il D. Lgs 18 agosto 2000 n. 267 recante il "Testo unico delle Leggi sull'Ordinamento degli Enti locali"
- lo Statuto del Comune di Milano;
- il vigente Regolamento dei Municipi del Comune di Milano, ed in particolare, gli articoli 24, 33 e 39, comma 3;
- Acquisiti agli atti il parere di regolarità tecnica e di legittimità sulla proposta di deliberazione di cui all'oggetto, espressi in senso favorevole dal Direttore dell'Area Municipio 6, qui allegati quale parte integrante e sostanziale del presente atto, ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs 267/2000 e dell'art. 33 del richiamato Regolamento dei Municipi.

DELIBERA

- Di approvare le osservazioni al PUMS, contenute nell'elenco allegato A, parte integrante e sostanziale del presente provvedimento;
- di dare atto che le osservazioni approvate dal Consiglio Municipale verranno inviate all'ufficio comunale competente per formulare controdeduzioni che verranno sottoposte successivamente all'attenzione del Consiglio Comunale.

ALLEGATO A

DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO N. 45 / 2017

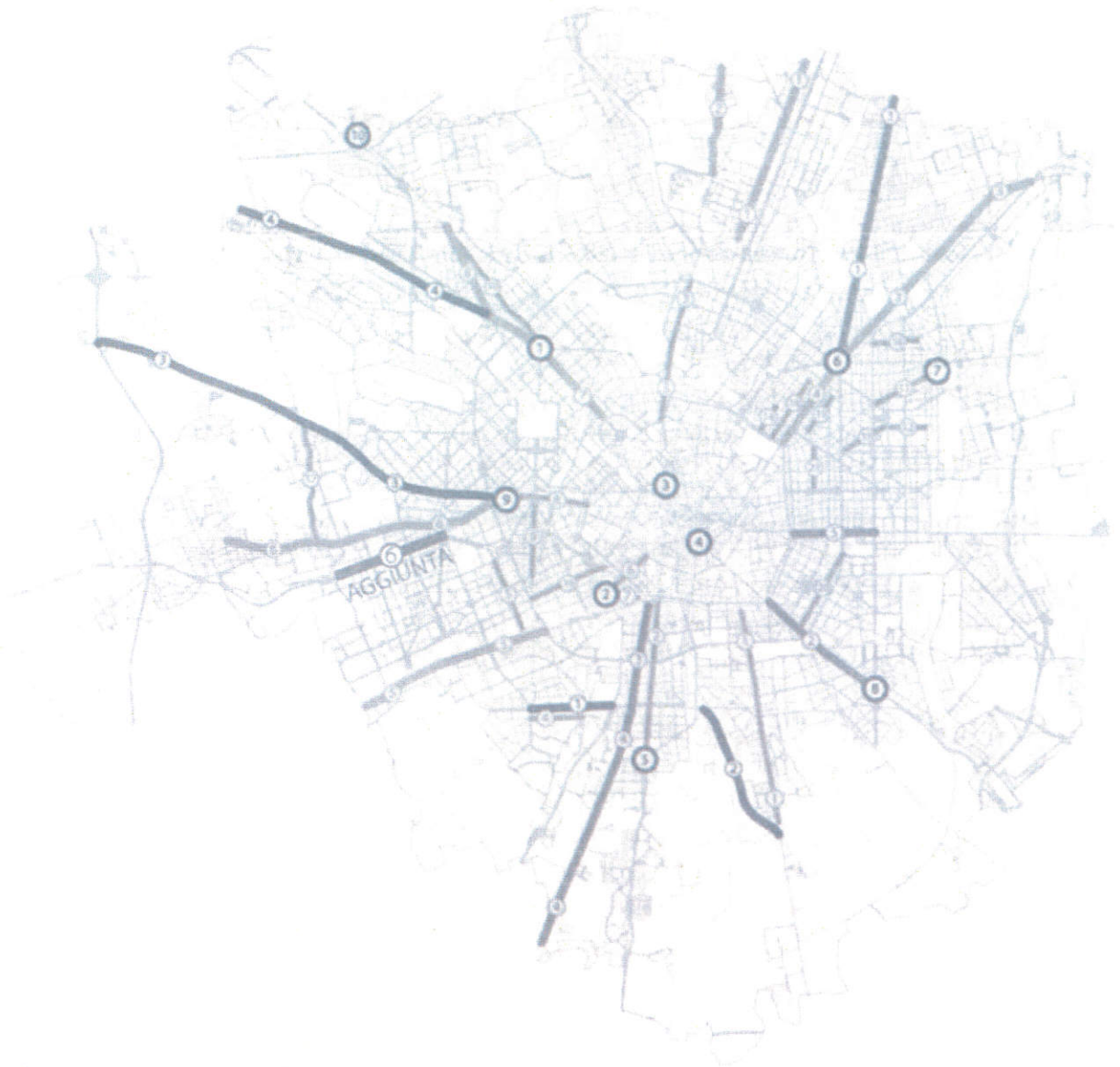
OSSERVAZIONI SUL PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – PUMSil Direttore di Area
Tommaso Cafagna

Sul Documento di Piano:

- PARAGRAFO 7.3.1.2 Riqualficazione di assi e nodi
Inserire nell'elenco delle strade di quartiere-Scenario di Piano (pag.186), viale Legioni Romane/via Berna/via Zurigo (ALLEGATO 1);
- PARAGRAFO 7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta
Inserire nella "Figura 7.42: Macroambito del sistema della sosta" (pag.247), il Macroambito 3 in prossimità delle future fermate M4 Gelsomini, Segneri e San Cristoforo FS (ALLEGATO 2)
- PARAGRAFO 9.2 Quadro complessivo delle azioni di piano: costi e fasi attuative
Modificare nella tabella "Classe di azione Rete tranviaria" (pag.350) la priorità del prolungamento linea 2 Negrelli-S.Cristoforo, anticipandola nella 1^a fase
- INSERIMENTO NUOVO PARAGRAFO:
Aggiungere al Documento di Piano il tema dell'attivazione di una linea tpl e/o taxi su acqua lungo i Navigli, con fermate da individuare tra i Comuni dell'area metropolitana e Darsena. Tale progetto potrebbe avere una prima fase di avvio nelle fasce serali del fine settimana ed è finalizzato ad incentivare una forma di trasporto alternativa all'automobile per raggiungere i punti di attrazione serale. **Considerare il tema della navigazione interna via Navigli anche per la logistica dell'ultimo chilometro.**
- **PARAGRAFO 7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie**
Aggiungere nell'elenco delle protezioni previste (pag. 163) una corsia preferenziale da viale Famagosta a piazza Frattini destinata al Trasporto Pubblico Collettivo.

Sulla tavola "Ddp tav 6 Mobilità ciclistica emendato":

- AGGIUNTA nella voce "Aree diffuse di progetto con provvedimenti di facilitazione per il ciclista" (indicate anche nella tavola "Ddp tav 3 Moderazione del traffico emendato" come Zone 30 di progetto) (ALLEGATO 3)
 - o Quartiere Giambellino (Inganni/Giambellino/Gelsomini/Lorenteggio);
 - o Quartiere Ronchetto (Giordani/Lodovico il Moro/Santa Rita/Tobagi/Chiodi/bretella Merula-Chiodi)
- AGGIUNTA nella voce "Rete di itinerari ciclabili prioritari PUMS" (ALLEGATO 3)
 - o L'asse di via Zurigo/Berna/Legioni Romane/C.da Forlì/Sardegna
 - o L'asse di via Lorenteggio (da via Bisceglie a cerchia delle Mura)
 - o L'asse della bretella Merula-Chiodi/via Chiodi/Tobagi
 - o L'asse piazza Miani, via Barona, via Bardolino, Parco Agricolo Sud Milano
 - o Strade di campagna da Cascina San Marco a Buccinasco (direzione via Morandi e via del Parco)
- AGGIUNTA nella voce "Rete ciclabile di progetto: scenario di Piano" (ALLEGATO 3)
 - o Via Malaga (tratta tra via Bussola e piazza Bilbao)
 - o Via San Vigilio (tratta tra viale Famagosta e via Ovada)
 - o Tratta mancante ciclabile San Paolino (connessione con ciclabile di via Danusso)
 - o Via Voltri e piazza Miani (tratta tra controviali Famagosta/Faenza e via Barona)
 - o Via Faenza/Parenzo (tratta tra piazza Negrelli e via Campari)
 - o Va Ettore Ponti/Tobagi/Chiodi/bretella Merula-Chiodi/Enna (tratta tra piazza Bilbao e ciclabile cavalcavia Giordani)
 - o Via Inganni
 - o Via dei Giacinti (proseguimento ciclabile di via Val Bavona fino a Largo Brasilia)
 - o Strade di campagna da Cascina San Marco a Buccinasco (direzione via Morandi e via del Parco).

Figura 7.24 Riqualificazione degli assi e dei nodi – Scenario di Piano



Riqualificazione degli assi e dei nodi scenario di piano

strade primarie

1. viale Farnagista
2. via Fercari
3. via Novara
4. via Gallarate

strade primarie in contesti urbani consolidati

1. viale Monza
2. corso Lodi
3. via Chiesa Rossa
4. via Asciano-Sforza
4. corso 1000 Marzo
6. via Legioni Romane - via Berna - via Zurigo

strade secondarie con limiti di velocità

1. via Suzzani
2. via Orinato
3. via Padova
4. corso Buenos Aires
5. via Ludovico il Moro
6. viale Forze Armate
7. corso Sempione
8. viale Certosa - viale Espinasse

strade locali

1. via Ripamonti
2. corso San Gottardo - via Nardo - via Montegani
3. via Farini
4. via Orsola
5. via Tolstoj
6. corso Genova - via Colombo
7. via Vigevano
8. corso Verelli
9. via Washington
10. via Venezia

11. via Racini
12. via Cetara
13. via Pascoli
14. via Lazzaretta
15. via Solari
16. via Casanetto
17. via Fratelli Zola
18. via Lecco - via B. Marcella
19. piazzole Levator - via Morgagni - piazzale Taccone
20. via Priati
21. via Pizzavone - piazzale F.lli Scandera

interventi ai nodi

1. Fiessez
2. Porta Genova
3. Castello
4. Missori
5. Abbiategrasso
6. Loreto
7. Bussini
8. Corvetto
9. De Angeli
10. ViaCa - Roserio

Figura 7.42 Macroambiti del sistema della sosta



- Macroambito 1: entro la Cerchia dei Bastioni
- Macroambito 2: tra Cerchia dei Bastioni e la Cerchia Esterna
- Macroambito 3: ambiti oltre la Cerchia Esterna

ALLEGATO 3

Ddp tav 6 Mobilità ciclistica emendato



PROPOSTE	LEGENDA	
		Rete ciclabile esistente: sedi ricavate ai velocipedici e percorsi promiscui pedonali e ciclabili
		Rete ciclabile esistente: tratti stradali regolamentati con provvedimenti di facilitazione per il ciclista
		Rete ciclabile di progetto: scenario di Riferimento
		Rete ciclabile di progetto: scenario di Piano
		Rete di itinerari ciclabili prioritari PUMS
		Rete di itinerari ciclabili MiBici
		Aree pedonali esistenti
		Aree diffuse esistenti con provvedimenti di facilitazione per il ciclista (es. ZTL, Zone residenziali, Zone a velocità limitata, Zone a pedonalità privilegiata)
		Aree diffuse di progetto con provvedimenti di facilitazione per il ciclista (es. ZTL, Zone residenziali, Zone a velocità limitata, Zone a pedonalità privilegiata)

4 ottobre 2017

**OGGETTO: OSSERVAZIONI SUL PIANO URBANO MOBILITÀ
SOSTENIBILE – PUMS**

- Vista la proposta di deliberazione indicata in oggetto.
- Visto l'art. 33 comma 1 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano.
- Visto il provvedimento sindacale P.G 319838/2016 del 15 giugno 2016;

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica e alla legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE DELL'AREA MUNICIPIO 6
Tommaso Cafagna





OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 455815/2017
Del 10/10/2017 15:57:08
BARBERIS FILIPPO PAO
(S) U. PIANIFICAZIONE GEN
10/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Barberis
Nome	Filippo Paolo
<input type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	
Ruolo ricoperto	Consigliere Comunale
Via/piazza	
Città	Milano
E-mail	
Telefono	
Codice Fiscale	

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.3.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	227

Motivazioni

Il Comune di Milano ha sottoscritto la Carta di Bruxelles per la mobilità ciclabile che impegna il comune di Milano a raggiungere una quota modale su tale mezzo pari al 15% entro il 2020 (vedi par. 6.2.7).

Nel testo si indica che tale obiettivo sarebbe riferito alla parte più centrale della città, corrispondente all'area interna alla cerchia filoviaria.

Si ritiene opportuno, anche a fronte degli sviluppi che il sistema del bike sharing sta avendo, estendere tale obiettivo e chiarire a quale modalità di contabilizzazione della percentuale si riferisce.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: ...vale a dire un aumento misurabile del numero di ciclisti in circolazione

Obiettivo strategico è il raggiungimento e superamento dell'obiettivo del 15% di quota modale su bicicletta, previsto dalla carta di Bruxelles. Valori più elevati si potranno raggiungere, in particolare nel tessuto urbano più denso, entro la cerchia Filoviaria. Inoltre, mediante azioni mirate sia sulle infrastrutture sia, soprattutto, attraverso l'incremento dei servizi e la diffusione di politiche di educazione e comunicazione, sarà possibile porsi l'obiettivo della Carta sull'intero territorio comunale.

Tale quota è da riferirsi alla totalità dei segmenti di spostamento compiuti, non al segmento prevalente del viaggio. Infatti la quota su bicicletta potrà crescere non solo assorbendo quote di spostamenti complessivi casa-scuola o casa-lavoro, con un completo cambio modale, ma anche attraverso l'incremento di singoli segmenti di spostamenti su bicicletta per il primo e ultimo miglio del viaggio. Grazie alla diffusione del bike sharing e dei servizi per la sosta delle biciclette, infatti, potrà crescere in maniera significativa l'interscambio con il trasporto pubblico locale.

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	Nota 82
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	284

Motivazioni

Vedi osservazione 1

Testo da eliminare o sostituire

Il valore indicato deriva esclusivamente dalle stime quantitative effettuate attraverso il modello di trasporto utilizzato per la valutazione del Piano. Il dato in oggetto deve pertanto considerarsi cautelativo perché non tiene conto di fattori, quali la sicurezza percepita o scelte culturali e relative agli stili di vita, che il modello di trasporto non è in grado di rappresentare

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Il valore indicato deriva esclusivamente dalle stime quantitative effettuate attraverso il modello di trasporto utilizzato per la valutazione del Piano. Resta fermo che il valore obiettivo generale è invece il raggiungimento e superamento del 15% di quota modale su bicicletta, previsto dalla carta di Bruxelles. Tale percentuale è da intendersi riferita alla totalità dei segmenti di spostamento compiuti, non al segmento prevalente del viaggio. Il dato in tabella deve pertanto considerarsi cautelativo perché si riferisce agli spostamenti prevalenti e alle rilevazioni condotte con metodologia che non ne consente ad oggi una adeguata valutazione inoltre. Con l'obiettivo di affinare i modelli di trasporto saranno effettuati censimenti mirati alla quantificazione degli spostamenti in bicicletta, allo scopo di monitorare la domanda dei ciclisti e, allo stesso tempo, gli effetti degli interventi realizzati.

Osservazione n. 3

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	Tabella 8.9
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	303

Motivazioni

Vedi osservazione 1

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire** In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo Dopo la frase: 7,1%

Inserire alla riga Target di piano – Bicicletta una nuova nota

Testo nota : Cfr nota 82

Osservazione n. 4

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.7.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	108

Motivazioni

Vedi osservazione 1

Testo da eliminare o sostituire

Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili con riferimento all'area più centrale della città ed in particolare a quella parte di territorio densamente urbanizzato interna alla cerchia filoviaria.

Nelle periferie, invece, il territorio è solo parzialmente urbanizzato ed è in prevalenza in queste aree che si concentreranno gli sforzi dell'amministrazione comunale per favorire sia gli spostamenti quotidiani che quelli legati, soprattutto nel tempo libero, al cicloturismo e allo sport.

Gli sforzi dell'amministrazione comunale saranno comunque rivolti alla crescita dell'uso della bicicletta su tutto il territorio (anche laddove è solo parzialmente urbanizzato), favorendo sia gli spostamenti per motivi di lavoro e di studio che quelli legati al cicloturismo, al tempo libero e allo sport. Nel tentativo di concretizzare gli obiettivi della Carta, le azioni di piano, nei limiti delle risorse disponibili, saranno velocizzate.

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili su tutto il territorio e superabili, in particolare, con riferimento all'area più centrale della città, interna alla cerchia filoviaria.

Nelle periferie, dove il territorio è solo parzialmente urbanizzato si concentreranno infatti gli sforzi dell'amministrazione comunale per favorire sia gli spostamenti quotidiani sia quelli legati, al tempo libero, al cicloturismo e allo sport.

Tali sforzi saranno quindi rivolti a concretizzare gli obiettivi della Carta e le azioni di piano, nei limiti delle risorse disponibili, saranno velocizzate in relazione sia agli aspetti infrastrutturali, sia alla diffusione dei servizi quali il bike sharing.

Osservazione n. 5

Documento

 Documento di piano Analisi costi/benefici

Capitolo

 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Pagina

Motivazioni**Testo da eliminare o sostituire****Testo da inserire** In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo Dopo la frase:

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n. | Titolo

Descrizione delle modifiche

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n. | Titolo

Descrizione delle modifiche

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n. | Titolo

Descrizione delle modifiche

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.
L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data

firma Filippo Paolo Barberis

Claudia Ceccarelli

Da: Francesco Vincenzo Ranieri [redacted] per conto di
Filippo Paolo Barberis [redacted]
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 12:01
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Oggetto: Osservazione Ciclabilità_3
Allegati: Osservazione Ciclabilità_3.docx



Filippo Barberis
Consiglio Comunale di Milano
Gruppo Consiliare Partito Democratico
Via Marino, 7
20121 Milano MI
tel: [redacted]
e-mail: [redacted]



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 458287/2017
Del 11/10/2017 16:24:04
BARBERIS FILIPPO
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
11/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Barberis
Nome	Filippo
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Comune di Milano
Ruolo ricoperto	Consigliere Comunale
Via/piazza	[REDACTED]
Città	[REDACTED]
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	5
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	51

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Pag. 51 capitolo 5 dopo il terzo capoverso del capitolo 5 inserire la seguente frase

Inserire:

"La costruzione degli scenari di Piano per quanto attiene la domanda, scosta, per pianificazioni complesse come quella del PUMS, una elevata aleatorietà, sia in relazione alla stima del trend demografico, sia alla previsione insediativa. Quest'ultima ha inoltre elevata variabilità, spesso legata alle variazioni del mercato. Pertanto la definizione dell'orizzonte decennale del trend, garantita dai dati di base disponibili, assume comunque una valenza temporale più ampia e può essere messa in relazione al respiro di lungo periodo proprio dello strumento di pianificazione. Il PUMS fa quindi riferimento ad uno scenario futuro di sviluppo della domanda che si colloca al 2024 ma tale orizzonte temporale non è da intendersi periodo di validità del Piano, che, invece, non ha normativamente una scadenza. È però importante che, anche in anticipo rispetto alla valenza almeno decennale che viene generalmente data al PUMS, dalla data di approvazione, la coerenza fra lo sviluppo delle azioni di piano rispetto ai trend definiti dallo scenario temporale di domanda al 2024 sia costantemente sottoposta a monitoraggio."

Osservazione n. 2			
Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo 6.2.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina 83
<p>Motivazioni</p> <p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>			
<p>Testo da eliminare o sostituire</p> <p>A pag. 83 par. 6.2.2 ultimo capoverso della pagina</p> <p>"La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano"</p>			
<p>Testo da inserire</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo</p> <p><input type="checkbox"/> Dopo la frase:</p> <p>Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria</p>			

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	86

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire

A pag. 86 par. 6.2.3 quarto capoverso della pagina

"La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano"

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria"

Osservazione n. 4				
Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.3.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	87
Motivazioni				
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>				
Testo da eliminare o sostituire				
A pag. 87 par. 6.2.3.1 ultimo capoverso della pagina				
"La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano"				
Testo da inserire				
<input checked="" type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo				
<input type="checkbox"/> Dopo la frase:				
Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria"				

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	111

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire

A pag. 111 par. 6.3 ultimo capoverso della pagina

"La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano"

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria"

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09.10.17

firma Filippo Barberis

OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Barberis
Nome	Filippo
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Comune di Milano
Ruolo ricoperto	Consigliere Comunale
Via/piazza	[REDACTED]
Città	[REDACTED]
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	5.2.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	65

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire

A pag 65 nella frase posta sotto la tabella 5.1.1

"all'orizzonte di piano 2024"

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

all'orizzonte temporale 2024"

Osservazione n. 2			
Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo 5.2.7
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina 74
Motivazioni			
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>			
Testo da eliminare o sostituire			
A pag. 74 al terzo rigo del primo capoverso			
"all'orizzonte temporale di piano (2024)"			
Testo da inserire			
<input checked="" type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo			
<input type="checkbox"/> Dopo la frase:			
all'orizzonte temporale 2024"			

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.1.4
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	82

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire

A pag. 82 nel paragrafo 6.1.4 al primo capoverso

"Il PUMS si misura con un orizzonte temporale decennale (2015-2024) entro il quale individua le azioni realizzabili nel breve-medio termine e quelle che troveranno attuazione entro l'orizzonte temporale del Piano, ovvero nel decennio."

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Il PUMS si misura con un orizzonte di medio lungo periodo rispetto al quale individua le azioni realizzabili nel breve-medio termine

Osservazione n. 4

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	83

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire

A pag. 83, nell'ultimo capoverso del paragrafo 6.2.1

"all'orizzonte 2024 di piano"

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

all'orizzonte temporale 2024

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	8.1.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	281

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire

A pag. 281 nel paragrafo 8.1.3 nel secondo punto dell'elenco puntato della pagina eliminare il numero 2024 racchiuso in parentesi.

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09.10.17

firma Filippo Barberis



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Barberis
Nome	Filippo
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Comune di Milano
Ruolo ricoperto	[REDACTED]
Via/piazza	
Città	
E-mail	
Telefono	
Codice Fiscale	

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	8.6.5.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	322

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire

A pag. 322, nell'ultimo capoverso

"lo scenario di Piano PUMS all'anno 2024"

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

lo scenario all'anno 2024

Osservazione n. 2			
Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo 9.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina 348
<p>Motivazioni</p> <p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>			
<p>Testo da eliminare o sostituire</p>			
<p>Testo da inserire</p> <p><input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input checked="" type="checkbox"/> Alla fine del capitolo</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Dopo la frase: ...per condurre all'attuazione degli stessi,</p>			
<p>"È infatti opportuno ribadire che il PUMS, così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000, non prevede un orizzonte temporale definito ma assume comunque un respiro ampio. Pertanto, sebbene al PUMS venga generalmente dato una valenza decennale, dalla data di approvazione, sarà necessario mantenere, a fronte della complessità delle proposte e della aleatorietà della risposta che si potrà registrare da parte della domanda di mobilità, un monitoraggio della coerenza fra le azioni di piano attuate e i trend di domanda ipotizzati, al fine di adottare, se necessarie, azioni correttive."</p>			

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	9.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	355

Motivazioni

Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.

Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.

Testo da eliminare o sostituire

A pag. 355 nel primo capoverso eliminare nella frase "mettendo in evidenza i benefici legati alla sua strategia decennale" la parola "decennale".

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Osservazione n. 4			
Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina
Motivazioni			
Testo da eliminare o sostituire			
Testo da inserire			
<input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo			
<input type="checkbox"/> Dopo la frase:			

Osservazione n. 5

Documento

 Documento di piano Analisi costi/benefici

Capitolo

 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Pagina

Motivazioni**Testo da eliminare o sostituire****Testo da inserire** In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo Dopo la frase:

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09.10.17

firma Filippo Barberis

OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Barberis
Nome	Filippo
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Comune di Milano
Ruolo ricoperto	-
Via/piazza	
Città	
E-mail	
Telefono	
Codice Fiscale	

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.4.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	245

Motivazioni

Nella regolamentazione delle aree che circondano i mercati si ritiene necessario individuare una strategia per il riordino della sosta dei veicoli a servizio dei mercati stessi. Il Piano ovviamente non può indicare lo strumento in maniera dettagliata ma è opportuno che fornisca un indirizzo in tal senso estendendo agli operatori modalità di regolamentazione "smart".

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: sosta per operatori della logistica, per artigiani e manutentori
e per gli operatori dei mercati scoperti.

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.4.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	246

Motivazioni

Al fine di individuare una strategia per il riordino della sosta dei veicoli a servizio dei mercati.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: Dopo il capoverso che termina con "...dell'attività svolta."

Aggiungere un capoverso come segue:

Sosta per gli operatori dei mercati scoperti. Nei mercati settimanali scoperti, al fine di regolamentare il posizionamento dei mezzi commerciali degli operatori dei mercati all' interno delle aree di mercato e nelle aree prossime ad esse, e di regolare la concorrenza con le altre tipologie di sosta, sarà possibile individuare aree destinate alla sosta dei veicoli degli operatori del mercato durante gli orari di svolgimento del mercato stesso. Tali aree saranno individuate da appositi provvedimenti che armonizzino anche le aree limitrofe in relazione alla loro specificità. La disciplina dovrà essere accompagnata da adeguata regolamentazione di contrassegni identificativi legati alle autorizzazioni commerciali.

Osservazione n. 3

Documento Documento di piano Analisi costi/benefici
 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Capitolo

Pagina

Motivazioni**Testo da eliminare o sostituire****Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Osservazione n. 4			
Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina
Motivazioni			
Testo da eliminare o sostituire			
Testo da inserire			
<input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo			
<input type="checkbox"/> Dopo la frase:			

Osservazione n. 5

Documento

 Documento di piano Analisi costi/benefici

Capitolo

 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Pagina

Motivazioni**Testo da eliminare o sostituire****Testo da inserire** In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo Dopo la frase:

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09.10.17

firma Filippo Barberis

Claudia Ceccarelli

Da: Clara Sardella [redacted]
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 12:05
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Oggetto: osservazioni PUMS da cons. Filippo Barberis
Allegati: Osservazione Orizzonte temporale_1 (2).docx; Osservazione Orizzonte temporale_2.docx; Osservazione Orizzonte temporale_3 (2).docx; Osservazione Sosta mercati.docx

Si inoltrano i documenti in oggetto per conto del Cons. Filippo Barberis

Clara Sardella
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Al sensi del D.Lgs. 196/2003 si precisa che le informazioni contenute in questo messaggio sono riservate ed a uso esclusivo del destinatario. Se avete ricevuto questo messaggio per errore, Vi preghiamo di comunicare immediatamente al mittente l'accaduto e cancellare il messaggio. Nel caso non siate il destinatario, l'utilizzo di questo messaggio e degli eventuali allegati è vietato e può comportare sanzioni civili e/o penali.



Leggi Messaggio

Da: "Per conto di [redacted]"
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
CC:
Ricevuto il: 09/10/2017 12:05 PM
Oggetto: ANOMALIA MESSAGGIO: osservazioni PUMS da cons. Filippo Barberis
Priorità: normale
[postacert.eml\(385671\)](#)
[smime.p7s\(3321\)](#)

- [Mostra Certificato](#)
- [Azioni](#) ▼
[Cancella](#) Segna come: [Da leggere](#) [Sposta in: INBOX DELETED ITEMS DRAFTS RECEIPTS SENT ITEMS](#) [da webamat mail non pums pums trattate spam](#)

Anomalia del messaggio Il giorno 09/10/2017 alle ore 12:05:33 (+0200) è stato ricevuto il messaggio "osservazioni PUMS da cons. Filippo Barberis" proveniente da [redacted] e indirizzato a: pianimobilita@pec.comune.milano.it Tali dati non sono stati certificati per il seguente errore: Impossibile effettuare il riconoscimento della firma. Il messaggio originale è incluso in allegato



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 457905/2017
Del 11/10/2017 14:54:40
ORDINE INGEGNERI PRO
(S) U. PIANIFICAZIONE GEN
11/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Finzi
Nome	Bruno
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Ordine Ingegneri della Provincia di Milano
Ruolo ricoperto	Presidente
Via/piazza	[REDACTED]
Città	Milano
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.1.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	130

Motivazioni

Lo scenario PUMS relativo al Nodo ferroviario di Milano, anche se relativo all'orizzonte temporale 2014 - 2024, deve tener conto dei corridoi ferroviari TEN - T europei già approvati e finanziati : Rotterdam - Genova e Barcellona - Croazia, per facilitare la futura realizzazione di interventi che opportunamente dovranno attraversare Milano, ad esempio inserendone le fasce di rispetto nel prossimo PGT.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Al medesimo Tavolo del Nodo Ferroviario di Milano andrà affrontato anche il tema dell'inserimento dei corridoi europei TEN-T: l'importanza di garantire fluidità di traffico nel Nodo e su queste direttrici, porta a considerare attentamente l'ipotesi di completare anche ad OVEST l'anello della cintura ferroviaria (con un'infrastruttura anche in galleria profonda) e di salvaguardare ove possibile il necessario sedime nell'area urbana. L'ipotesi di intervento, che verrà approfondita col concorso delle Amministrazioni interessate, consiste - studiando la migliore giacitura del secondo passante ferroviario - nel permettere la continuità della connessione ferroviaria fra le stazioni di ROMOLO della cintura Sud e la stazione di CERTOSA, posta all'inizio della cintura Nord e dell'attuale Passante. Se inserito nell'ambito dei lavori per l'apertura dei due nuovi corridoi europei, i cui costi di costruzione e di attrezzaggio saranno sostenuti col concorso della Comunità Europea, dello Stato Italiano e delle FS, tale intervento offrirebbe un beneficio significativo anche per l'utenza di Milano e della Città metropolitana, completando così anche la Circle Line e venendo ad interessare un'area attualmente non servita dal "ferro".

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.1.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	133

Motivazioni

In rapporto a quanto precedentemente rimarcato sulla futura apertura dei corridoi europei TEN-T, citati anche alla pag. 132 del testo del PUMS (7° riga), e alla necessità di servire adeguatamente il forte aumento di traffico ferroviario previsto, si ritiene opportuno ampliare lo scenario inserendo nell'ambito dei relativi lavori lo sviluppo della Circle Line/2° Passante, presentando un possibile tracciato, da discutere con la Regione Lombardia e gli altri Enti finanziatori, nell'ottica di assicurare una maggior fluidità alla circolazione ferroviaria e generare un benefico effetto rete.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: quadruplicamento veloce del primo passante

Su queste alternative, risalenti al 2007 e sicuramente da rivedere, la discussione andrà ripresa, considerando anche l'ipotesi di un tracciato più esterno per il Passante, che permetta anche il completamento ad Ovest dell'anello della Circle Line, facendo proseguire i binari da Romolo fino a Certosa, con i relativi raccordi alle linee di Torino e di Mortara, e con un percorso prevalentemente sotterraneo di circa 9 Km, che potrebbe prevedere lungo il suo tracciato fino a 5 nuove fermate di corrispondenza con altrettante linee o diramazioni di metropolitane esistenti. La ridondanza che si verrebbe a creare nelle connessioni ferroviarie interne all'area metropolitana consentirebbe lo sviluppo di un efficace effetto rete. Ved. Allegato studio (Alleg. 1)

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.2.1.2.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	156

Motivazioni

La forte crescita di traffico sulla linea metropolitana 1 e la necessità di garantire sempre maggiore affidabilità, impone di trovare adeguate soluzioni per ovviare alle penalizzazioni conseguenti la presenza del bivio di Pagano M1.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

* comunque la decongestione del carico sulle diramazioni da Pagano della linea 1, tenuto conto anche del supporto che verrà offerto al riguardo dall'apertura della linea 4.

Osservazione n. 4

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.2.1.8.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	169

Motivazioni

I lavori per la M4 stanno impattando violentemente sulla mobilità di un arco significativo della Cerchia dei Navigli. Il lungo periodo previsto per i lavori (almeno fino al 2022) richiede di valutare rapidamente provvedimenti straordinari - transitori o già orientati su prevedibili sviluppi - per ridurre gli ingorghi che si formano e non penalizzare ulteriormente ambulanze, mezzi pubblici e residenti.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Nella tratta dell'arco di Cerchia dei Navigli compreso fra Via Carducci e Largo Augusto, i lavori di scavo per la linea metropolitana M4 comportano forti penalizzazioni alla mobilità, in particolare di ambulanze dirette al Policlinico, mezzi pubblici e residenti. Per evitare anche il peggioramento della qualità dell'aria è necessario trovare una soluzione adeguata di riorganizzazione della mobilità dell'area almeno fino alla chiusura dei cantieri, oggi prevista al 2022 (ad esempio con una modifica parziale ai confini dell'Area C, oppure con la creazione di una ZTL nei giorni feriali). Questi provvedimenti potrebbero essere transitori o già orientati verso prevedibili sviluppi.

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.4.1.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	250

Motivazioni

Necessario prevedere e realizzare un grande parcheggio multipiano a Rogoredo, nodo ferroviario di primo livello e stazione porta dove devono fermare tutti i treni, anche AV, realizzando un interscambio completo. Tale parcheggio era già stato studiato sull'area autoparco dell'Anas, opportunamente da rilocalizzare in zona meno urbanizzata.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: efficace alternativa all'automobile

Necessario prevedere e realizzare un grande parcheggio multipiano a Rogoredo, nodo ferroviario di primo livello e stazione porta dove devono fermare tutti i treni, anche AV, realizzando un interscambio completo. Tale parcheggio era già stato studiato sull'area autoparco dell'Anas, opportunamente da rilocalizzare in zona meno urbanizzata.

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	"Secondo Passante" nell'ipotesi di completamento ad Ovest della Circle Line
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09/10/2017

firma



**OSSERVAZIONE AL
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**
Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Finzi
Nome	Bruno
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Ordine Ingegneri della Provincia di Milano
Ruolo ricoperto	Presidente
Via/piazza	[REDACTED]
Città	Milano
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	26

Motivazioni

tra gli elementi che costituiscono integrazione con la pianificazione di livello provinciale, e in particolare con il PTCP, non viene citato il piano MiBici, tutt'ora vigente, dal quale in particolare trarre le indicazioni necessarie per individuare gli itinerari di connessione con i comuni di prima cintura (come correttamente riportato nelle tavole)

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: stazioni e centri di interscambio

A questi si aggiungono gli elaborati del Piano della Ciclabilità Provinciale MiBici.

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	4.1.2.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	28

Motivazioni

le zone a traffico moderato sono giustamente indicate come uno degli strumenti fondamentali per la diffusione della ciclabilità. Nel paragrafo citato è dato conto della estensione raggiunta (152.000 mq) ma non dei risultati ottenuti in termini di riduzione effettiva delle velocità, di aumento della mobilità attiva e, soprattutto, di riduzione dell'incidentalità. Conoscere tale dato è come ben si immagina essenziale per giustificare e/o meglio orientare tale politica e per la messa a punto delle tecniche progettuali.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Disporre di dati organici sull'efficacia degli interventi realizzati sarà una delle prime attività da svolgere per proseguire nelle ulteriori realizzazioni con tecniche progettuali e procedurali migliorate

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	4.2.2.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	32/33

Motivazioni

viene dato conto dei 3000 nuovo posti bici installati dal 2011 a oggi. Non c'è notizia del numero complessivo di posti bici oggi disponibili, della loro localizzazione e manca una stima del fabbisogno teorico attuale e di previsione.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: NEL PARAGRAFO

..... DATI MANCANTI DA INTEGRARE.....

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	6.2.7.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	108

Motivazioni

Dichiarando sia l'effetto atteso dalla realizzazione degli interventi sulla rete (+40%) che il target sottoscritto con la carta di Bruxelles di arrivare al 15% di mobilità in bicicletta al 2020 (+114%), serve spiegare la relazione tra i due valori e come a partire dal primo si potrà raggiungere il secondo (che oltretutto non è applicare ai soli viaggi interni alla cerchia filoviaria)

Testo da eliminare o sostituire

Da " Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano" a fine paragrafo.

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Il raggiungimento degli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009 in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020), richiedono pertanto di accompagnare gli interventi 'strutturali' qui descritti e considerati nello strumento di simulazione con politiche più ampie, in particolare di comunicazione, marketing, educazione che dovranno essere identificate e tempestivamente attuate utilizzando lo strumento specifico del Biciplan, da avviare immediatamente a valle dell'approvazione del PUMS, nonché un sistema di monitoraggio che consenta di controllare con continuità l'efficacia delle azioni intraprese.

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09/10/2017

firma



**OSSERVAZIONE AL
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**
Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Finzi
Nome	Bruno
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Ordine Ingegneri della Provincia di Milano
Ruolo ricoperto	Presidente
Via/piazza	[REDACTED]
Città	Milano
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aprendo il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.1.5.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	199

Motivazioni

Si propone una formulazione più ampia

Testo da eliminare o sostituire

adozione di tecnologie a protezione della mobilità pedonale e delle utenze deboli, quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici.

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

adozione di interventi di messa in sicurezza basati sull'adeguamento delle distanze di visibilità, sulla riduzione delle luci libere di attraversamento (rifugi centrali, normalizzazione ampiezza corsie) sul controllo dei comportamenti degli automobilisti (velocità, sorpasso, sosta irregolare, rispetto dei segnali semaforici) e su quanti altri dispositivi possano rendere più sicuri tali itinerari.

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.1.7.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	207

Motivazioni

"Dato l'impegno all'azzeramento dell'incidentalità grave, indispensabile aumentare numero e prestazioni dei sistemi automatici di rilevamento delle infrazioni. La recentissima direttiva del Ministro dell'Interno 21 Luglio 2017 "Direttiva per garantire un'azione coordinata delle Forze di Polizia per la prevenzione e il contrasto ai comportamenti che sono le principali cause di incidenti stradali" ha definitivamente inquadrato dal punto di vista normativo i dispositivi che consentono di comminare infrazioni per eccesso di velocità a bordo di veicoli in movimento (tipo SCOUT). Si tratta di uno strumento molto efficace la cui adozione è opportuno sia formalmente prevista del PUMS.

Testo da eliminare o sostituire

Riguardo alle azioni per la promozione dell'uso delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale, l'Amministrazione - che già allo stato dispone delle più moderne strumentazioni per il controllo degli accessi e la rilevazione della velocità - potrà agire di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per l'attivazione di procedure per la sperimentazione e l'omologazione di nuove tecnologie dedicate al controllo e alla repressione delle infrazioni.

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Riguardo alle azioni per la promozione dell'uso delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale, l'Amministrazione - che intende ampliare la propria dotazione delle più moderne strumentazioni per il controllo degli accessi, il controllo del rispetto dei segnali semaforici e la rilevazione della velocità, con particolare riferimento alle apparecchiature in grado di operare a bordo di veicoli in movimento - dovrà anche attivarsi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per ampliare l'ambito di applicazione degli strumenti esistenti e per avviare sperimentazione e omologazione di nuove tecnologie dedicate al controllo e alla repressione delle infrazioni.

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.3.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	218

Motivazioni

La redazione dello strumento di settore per lo sviluppo delle strategie sulla ciclabilità, il BICIPLAN, deve essere prevista la PUMS in termini non generici ma formalmente impegnativi per l'Amministrazione.

Testo da eliminare o sostituire

A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Il PUMS, subito dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

Osservazione n. 4

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.3.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	219

Motivazioni

Il PUMS deve affidare esplicitamente al Biciplan il compito di specificare quali interventi fare e con quale priorità effettuarli, rafforzando la prescrittività degli enunciati.

Testo da eliminare o sostituire

Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento, ma ammette i dovuti margini di flessibilità alle scelte, in relazione al cambiamento degli scenari di mobilità, agli spostamenti demografici previsti, all'auspicato aggiornamento della normativa. La priorità degli interventi dipenderà essenzialmente dal peso che ciascuno dei seguenti punti assumerà di volta in volta nelle decisioni:

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento. La traduzione di tali indicazioni in un programma operativo è affidata al BICIPLAN che, per quanto riguarda lo specifico tema della realizzazione della rete, terrà in particolare conto dei seguenti fattori:

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.3.1.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	227

Motivazioni

Dati gli aspetti critici nelle connessioni della rete ciclabile con i sistemi dei comuni di prima cintura, si ritiene opportuno sottolinearne le priorità di intervento.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: a fine pagina

Per quanto più specificatamente riguarda il tema delle connessioni con il territorio dei comuni limitrofi, si tratta sia di proseguire le grandi radiali e operare migliori accessi ai grandi poli attrattori (scuole, ospedali ecc.). Rispetto a questo tema, il cui sviluppo progettuale è affidato al Biciplan in coordinamento con gli enti interessati, il PUMS dà indicazioni di priorità realizzativa.

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09/10/2017

firma



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Finzi
Nome	Bruno
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Ordine Ingegneri della Provincia di Milano
Ruolo ricoperto	Presidente
Via/piazza	[REDACTED]
Città	Milano
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.3.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	229

Motivazioni

I valori riportati nello specchio non corrispondono a quanto affermato nella frase precedente circa una logica nuova che privilegia gli interventi leggeri rispetto a quelli infrastrutturati, più lunghi e costosi, di maggiore impatto ma non sempre più efficienti e sicuri.

Testo da eliminare o sostituire

Eliminare nella tabella 7.3 la distinzione tra percorsi in struttura e in segnaletica, limitandosi a una nota che riferisca del costo medio unitario applicato per quantificare gli investimenti necessari.

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

..NIENTE ...

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	238

Motivazioni

Indispensabile integrare tale paragrafo con l'aggiornamento sul free floating

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: Paragrafo sulle nuove autorizzazioni

INTEGRARE con paragrafo sulle nuove autorizzazioni

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.3.3.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	239

Motivazioni

Meglio non confermare quanto previsto dal PUMS sull'espansione del servizio Bikemi, da triplicare entro il 2025 con costi tutti a carico diretto dell'Amministrazione Comunale. Questa rivoluzione tecnologica forse è destinata a soppiantare i sistemi tradizionali. Inoltre i costi dichiarati di gestione e manutenzione del sistema (5/600 euro/anno/bici) paiono fortemente sottostimati.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Tutte le previsioni sopra riportate saranno ovviamente da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura offerta e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.

Osservazione n. 4

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	264

Motivazioni

Lo scooter sharing, rivelatosi poco sostenibile sotto l'aspetto economico-finanziario favorisce l'uso di un modo di trasporto pericoloso, come risulta dalle statistiche sull'incidentalità, anche a chi non ha dimestichezza con l'utilizzo di questa tipologia di veicoli,.

Testo da eliminare o sostituire

eliminare la previsione e il relativo paragrafo

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

NIENTE

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	8.8
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	345

Motivazioni

A integrazione del paragrafo dedicato alla riapertura dei Navigli, intervento collocato fuori dallo scenario PUMS, sembra utile aggiungere una riflessione relativa alla opportunità -una volta maturata una tale decisione- di procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia da asse di scorrimento interno quale oggi è ad asse preferenzialmente dedicato al TPL, alla pedonalità e alla ciclabilità.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

In ogni caso, una volta maturata la decisione di procedere alla realizzazione di un progetto che richiederà molti anni per essere completato, sembra possibile e opportuno procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia in canale essenzialmente dedicato a TPL, pedonalità e ciclabilità.

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09/10/2017

firma



**OSSERVAZIONE AL
PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE**
Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Finzi
Nome	Bruno
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Ordine Ingegneri della Provincia di Milano
Ruolo ricoperto	Presidente
Via/piazza	████████████████████
Città	Milano
E-mail	████████████████████
Telefono	████████████████████
Codice Fiscale	████████████████████

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	9.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	348

Motivazioni

Si suggerisce di premettere alle tabelle relative ai costi e alla fasi attuative una avvertenza per la corretta lettura.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: PRIMA DELLE TABELLE

Per quanto riguarda il tema della ciclabilità, rispetto al quale il PUMS a sua volta rimanda a uno specifico piano di settore, le poste enunciate, la loro ripartizione tra le azioni e la loro attribuzione temporale vanno intese come indicazioni di massima, da rideterminare all'interno di un tale strumento.

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	9.9.1.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	351

Motivazioni

Pur essendo valori indicativi, si segnala l'inopportunità di mantenere nella tabella sui costi e le fasi attuative della ciclabilità, una posta -peraltro ben rilevante- destinata al Bike Sharing.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: IN TABELLA

riga tabella Bike Sharing (con ricollocazione della relativa posta)

Osservazione n. 3

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	138

Motivazioni

Circa le competenze relative agli studi di fattibilità e agli approfondimenti progettuali si sottolinea che questo, ai sensi della LR 6/2012, non è compito della neonata Agenzia di Bacino e rimane a carico della Città Metropolitana di Milano, della Provincia di Monza e Brianza e dei Comuni interessati

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

PRECISANDO l'ultima frase.

Osservazione n. 4			
Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo 7.4.4.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina 269
Motivazioni			
<p>Il traffico delle merci è articolato in 4 macrotipologie che presentano caratteristiche molto diverse e necessitano indicazioni completamente diverse su traguardi a breve, medio e lungo termine. In un'area così fortemente urbanizzata, l'attenzione al ciclo operativo della raccolta e distribuzione delle merci, necessariamente capillare, deve partire dalle modalità attuative possibili nell'ultimo miglio.</p>			
Testo da eliminare o sostituire			
<p><i>(Area vuota per il testo da eliminare o sostituire)</i></p>			
Testo da inserire			
<input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo <input checked="" type="checkbox"/> Dopo la frase: emissioni da traffico.			
<p>Il traffico delle merci è articolato in 4 macrotipologie che presentano caratteristiche e peculiarità molto diverse e ben caratterizzate (Trasporto a carico completo, ad esempio per approvvigionare supermercati e ipermercati; Servizi di consegna effettuati da produttori e commercianti per le proprie merci; Servizi operativi utilizzati per il trasporto di attrezzi e altro impiegati da artigiani domestici e non; Trasporto professionale in Conto Terzi) e ad ogni tipo di servizio corrispondono problematiche, e quindi indicazioni completamente diverse. L'obiettivo è anche di evitare azioni emergenziali, ma mettere in atto interventi coerentemente strutturali, definiti su traguardi a breve, medio e lungo termine. In un'area così fortemente urbanizzata, l'attenzione al ciclo operativo della raccolta e distribuzione delle merci, necessariamente capillare, deve partire dalle modalità attuative possibili nell'ultimo miglio. Il comune di Milano assumere il ruolo di soggetto regolatore per definire un modello logistico che contribuisca a costruire un ambiente maggiormente vivibile e sostenibile.</p>			

Osservazione n. 5

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	137

Motivazioni

Proteggere le linee S.bus rapide su gomma con corsie riservate continue, ma iniziando dal garantire attestamenti riservati ai semafori intervenendo prima proprio nei tratti di corsia salto-code

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: integrazione tariffaria ,ecc)

L'idea innovativa delle linee "S Bus" sulle direttici di forza extraurbane non servite da linee su ferro, può migliorare la competitività del trasporto pubblico là dove oggi è maggiormente inefficace; necessario quindi un rapido passaggio dall'ideazione alla progettualità degli interventi per proteggere le linee S.bus rapide su gomma con corsie riservate continue, iniziando dal garantire attestamenti riservati ai semafori con tratti di corsia salto-code.

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

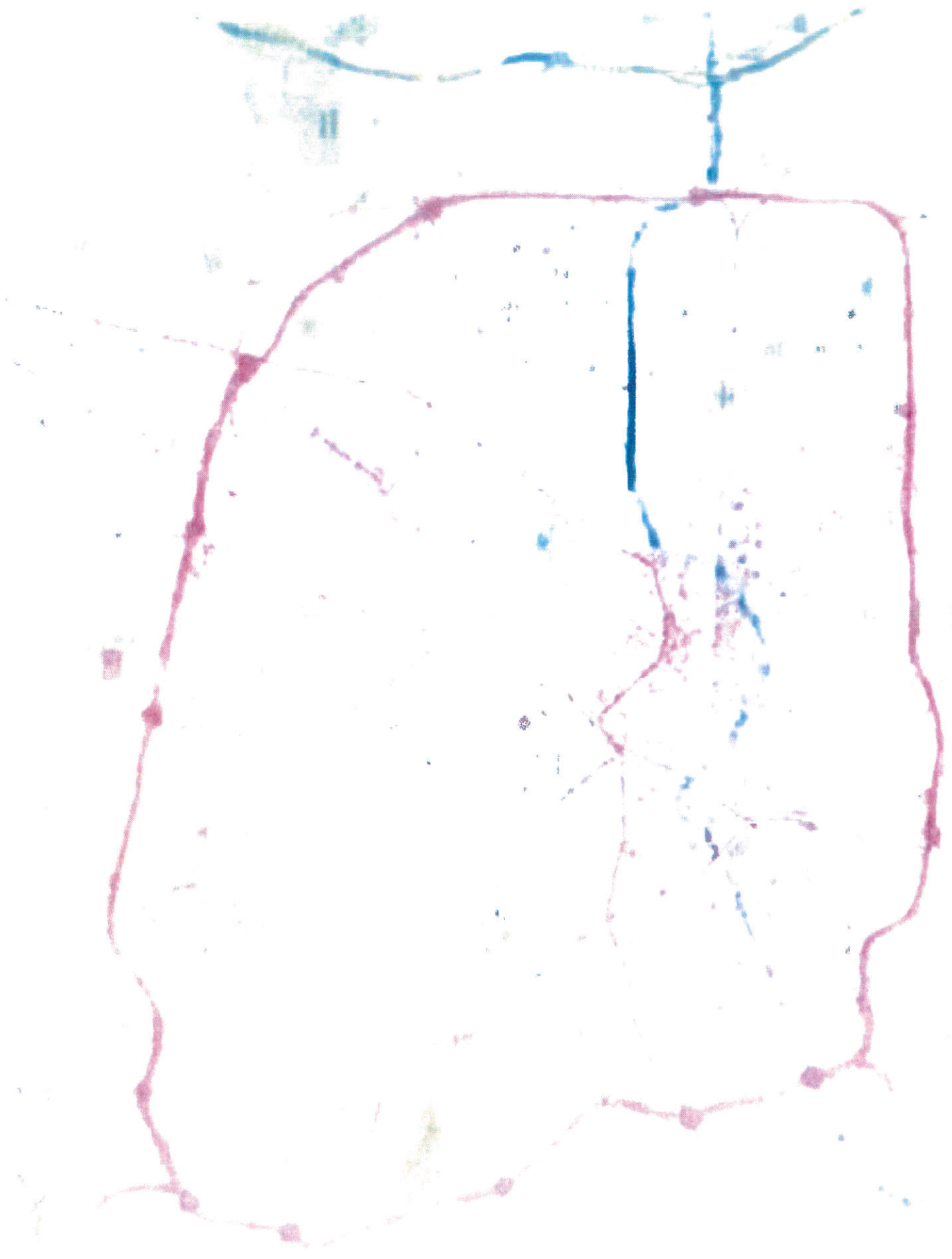
L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 09/10/2017

firma



Claudia Ceccarelli

Da: [REDACTED]
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 11:42
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Cc: [REDACTED]
Oggetto: Osservazioni PUMS
Allegati: Alleg. osservaz. PUMS 2017_01.jpeg.p7m; Modello Osservazioni PUMS 2017_01.docx.p7m; Modello Osservazioni PUMS 2017_02.docx.p7m; Modello Osservazioni PUMS 2017_03.docx.p7m; Modello Osservazioni PUMS 2017_04.docx.p7m; Modello Osservazioni PUMS 2017_05.docx.p7m

Buongiorno,
si trasmette quanto in oggetto.

Cordiali saluti.

Leggi Messaggio

Da: "Per conto di [REDACTED] <posta-certificata@pec.aruba.it>

A: pianimobilita@nec.comune.milano.it

CC: [REDACTED]

Ricevuto il: 09/10/2017 12:27 PM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni PUMS

Priorità: normale

[Alleg. osservaz. PUMS 2017_01.jpeg.p7m\(77590\)](#)

[Modello Osservazioni PUMS 2017_01.docx.p7m\(58188\)](#)

[Modello Osservazioni PUMS 2017_02.docx.p7m\(56104\)](#)

[Modello Osservazioni PUMS 2017_03.docx.p7m\(56843\)](#)

[Modello Osservazioni PUMS 2017_04.docx.p7m\(55979\)](#)

[Modello Osservazioni PUMS 2017_05.docx.p7m\(56327\)](#)

- [Mostra Certificato](#)

- [Azioni ▼](#)

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [INBOX](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) [da webamat](#) [mail non pums](#) [pums trattate](#) [spam](#)

Buongiorno, si trasmette quanto in oggetto. Cordiali saluti.



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 455826/2017
Del 10/10/2017 15:58:40
CITTADINI PER L'ARIA
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
10/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Gerometta
Nome	Anna in proprio e
<input checked="" type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	Cittadini per l'aria onlus
Ruolo ricoperto	[REDACTED]
Via/piazza	[REDACTED]
Città	[REDACTED]
E-mail	[REDACTED]
Telefono	[REDACTED]
Codice Fiscale	[REDACTED]

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	X Documento di piano	X Analisi costi/benefici	Capitolo
	X Rapporto ambientale	Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni

Il Piano proposto sottovaluta fortemente – anche nella articolazione degli scenari – l'impatto sanitario sulla popolazione, ed il relativo costo, derivante dalla massiccia e diffusa esposizione della cittadinanza al traffico di prossimità ed alle sue emissioni e la conseguente necessità ed urgenza di procedere a rilevanti e massicci interventi di riduzione del traffico.

In particolare il piano si presenta illogico e incoerente rispetto alle stesse premesse contenute nel Rapporto ambientale ove si esplicita chiaramente l'impatto sanitario gravissimo - ribadito nelle nostre precedenti osservazioni che vengono qui richiamate per quanto utile e necessario e peraltro noto all'Amministrazione - per la popolazione dell'esposizione agli inquinanti di traffico, In particolare si sottovaluta gravemente o si accantonano immotivatamente e su basi frutto di una carenza di istruttoria:

- a) il carattere di primaria importanza del fattore temporale dell'azione comunale volta a ridurre fortemente il traffico nell'area urbana.
- b) la centralità della riduzione del traffico privato nell'ambito della pianificazione con strumenti di limitazione mediante price charging o limitazioni all'ingresso per classi emissive e/o altri strumenti (regolazione della sosta o altro capaci di indurre un cambiamento rilevante in un breve periodo di tempo).

In particolare in relazione alle osservazioni già presentate in data 7 maggio 2015 - che vengono qui sostanzialmente riproposte rilevandosi che le contro-osservazioni dell'amministrazione contenute nella Relazione tecnica non contro-deduccono adeguatamente ai rilievi sollevati.

In particolare, in riferimento al contributo n. 162 parte 1

In relazione alla contro-osservazione sul punto 1 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a:

- a) ad un effetto negativo dell'estensione di Area C per una fetta della popolazione (prevalentemente quella residente nell'area esterna alla Area C estesa) che si rapporta alla sottoposizione al pagamento della tariffa e alla maggiore difficoltà di spostamento a causa di una maggiore rarità del TPL. Effetto negativo che può d'altro canto ben essere almeno in parte compensato dall'integrazione di mobilità con una politica della ciclabilità molto più incisiva di quella prevista dal PUMS (su cui si vedano le altre osservazioni) ed una più forte spinta del TPL; effetto negativo che, d'altro canto, non potrebbe comunque essere considerato come un valido motivo per evitare di adottare una o più misure capaci di portare una significativa riduzione dell'impatto sanitario sulla popolazione. Non solo, ma è l'ACB a riconoscere a pagina 25 che "*Gli inquinanti locali, quali il black carbon, saranno quantificati esplicitamente nel Rapporto Ambientale, ma non sono qui monetizzati. Dunque, i benefici del PUMS saranno sottostimati per questa componente*". Ne consegue che la descrizione dell'ACB di tutti gli scenari tende a sottostimare il beneficio derivante dalla riduzione del B/C e di tutti gli inquinanti dell'aria. Questo è un vizio di istruttoria dell'ACB - e conseguentemente del piano - che ne inficia gravemente gli scenari. Inoltre, ed ancora più grave, è appunto la mancata valutazione monetaria derivante dalla riduzione del PM 2.5 o dell'NO2 che deriverebbe dai vari scenari di piano, inquinanti questi normati ed i cui limiti Milano supera cronicamente. Ciò altera ovviamente tutta l'ACB che, non inserendo fra gli elementi di valutazione né il costo economico derivante dall'inquinamento né quello sanitario, altera in maniera grossolana lo stesso obiettivo del piano che, lo si ricorda, ha come proprio cuore l'obiettivo di "*assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico*" (art. 22 L. 340/2000). Parimenti non vi è traccia che sia stata ricondotta all'interno della ACB (e dunque negli scenari di piano) la valutazione dell'impatto sanitario e del costo ad esso conseguente a carico della popolazione, costo che, è ormai facilmente quantificabile grazie

ad una letteratura ormai cospicua che è riconosciuta e fatta propria dall'OECD e dall'OMS e dalla Banca Mondiale. L'aver ignorato tale costo nell'ambito dell'ACB e conseguentemente della valutazione degli scenari di piano rappresenta un vizio di istruttoria grave ed irreparabile se non rivalutando e riformulando gli scenari di piano in funzione del costo che la città di Milano e la sua popolazione sopportano a causa dell'inquinamento dell'aria.

- b) Alla osservazione che *"L'estensione di Area C è efficiente, ma ha dei profili di distribuzione dei costi piuttosto complessi e di difficile accettabilità sociale"*. Riguardo tale inciso dell'ACB, e la presunta *"complessità e scarsa accettabilità sociale"* delle misure ipotizzate - valutazioni peraltro soggettive e non dimostrate laddove non si considera viceversa il plauso sociale che presumibilmente deriverebbe dalla realizzazione di una mobilità che proteggesse i cittadini dagli inquinanti da traffico - si rileva che esse non possono giustificare in alcun modo la scelta di non adottare una misura efficiente. In questo senso si deve far presente che la Corte di Giustizia Europea ha, proprio nella sentenza pronunciata avverso l'Italia (C-68/11 Commissione Europea/Repubblica Italiana) nel procedimento di infrazione per violazione dei limiti del PM10 chiarito come - quando si tratti di salute umana a rischio a causa della violazione dei limiti di legge per gli inquinanti dell'aria - non sono accettabili giustificazioni di natura politica, di accettabilità sociale, o economica che valgano ad esonerare la pubblica amministrazione dall'obbligo di procedere all'adozione delle misure che servono a ridurre l'esposizione agli inquinanti atmosferici per la popolazione da essa governata.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 2 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a:

- a) *"i costi per alcuni utenti derivanti dall'insufficiente livello di trasporto pubblico"*. A tale riguardo vi è un vizio di istruttoria ove non si soppesa - a fronte del rilevantissima esposizione della popolazione alle emissioni del traffico privato - il danno che la popolazione trae da tali inquinanti, danno che è di sicuro maggior rilievo del costo che deriva ad una fascia della popolazione per un presunto insufficiente livello di trasporto pubblico ed al quale, d'altra parte, l'amministrazione comunale può e deve coerentemente sopperire in tempi rapidi integrando il servizio di superficie, facilitando la pedonalità e la ciclabilità.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 3 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a:

- a) al fatto che i modelli indicherebbero un effetto pressoché nullo dell'estensione di area C. Tale controdeduzione è in contraddizione con i risultati dell'ACB e comunque pare fare riferimento all'ipotesi di certo meno auspicabile dell'estensione di Area C, ovvero quella che vedrebbe un unico confine di area C esteso alla cerchia filoviaria. Inoltre si ritiene fuorviante una simile conclusione laddove è evidente che l'estensione dell'area a tariffa deve comunque essere integrata da altre misure di trasporto (Ciclabilità, mezzi pubblici, car sharing elettrico) in grado di compensare il divieto o la tariffazione all'ingresso. La controdeduzione è pertanto fuorviante e imprecisa e priva di pregio.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 4 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione:

- a) controdeduce con considerazioni scontate, peraltro già inserite fra le osservazioni dello stesso osservante e non contestate (per esempio che *"la riduzione del traffico non è perseguita e perseguibile unicamente tramite l'estensione di area C"*). Anche in questo caso le controdeduzioni si riferiscono unicamente all'unico scenario non auspicabile di estensione di Area C ovvero quello che comporta non l'istituzione di un doppio cordone ma quello della mera estensione del limite alla cerchia filoviaria.

In relazione alla contro-osservazione sul contributo 162 parte 1 punto 5 (pag. 496 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a:

- a) la pretesa stabilità dell'effetto di charging di Area C, deducendo che l'osservante sbaglierebbe a ritenere necessaria una revisione periodica della tariffa - per altro raccomandata dalla Commissione speciale su Ecopass. A smentita di quanto dedotto nella contro-osservazione sono noti gli ultimi dati pubblicati ad agosto 2017 di un rilevante [incremento del traffico in Area C](#).

In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 punto 6 (pag. 496 relazione tecnica) si rileva che essa fa prevalentemente riferimento a:

- a) le ragioni di difficile applicabilità della opzione Area C a due cordoni concludendo, in maniera assolutamente incoerente, che lo scenario di estensione è auspicabile solo in una prospettiva di medio lungo termine. La controdeduzione è incoerente in quanto le difficoltà citate non si risolveranno per il trascorrere del tempo e viceversa quest'ultimo comporterà l'accrescersi del danno attualmente subito dalla popolazione per effetto dell'esposizione agli inquinanti.

In riferimento alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 3 si rileva che :

- a) l'osservazione - ove segnala la letteratura che evidenzia la pericolosità per cardiopatici e diabetici di camminare in aree trafficate - non vuole rappresentare una critica alla relazione ambientale ma viceversa alla pianificazione che omette di prendere in seria considerazione la tematica riguardante l'esposizione della popolazione agli inquinanti del traffico e l'urgenza di prendere provvedimenti che intervengano riducendo drasticamente il traffico nell'area urbana. Quanto alla valutazione che si trae dal progetto di Barcellona sull'effetto benefico della ciclabilità per contro-bilanciare gli effetti negativi della sedentarietà e obesità, essa nulla toglie al dato che riconduce all'esposizione al traffico un rischio aggiuntivo di eventi cardiocircolatori e respiratori per effetto dell'esposizione, anche a brevissimo termine, di soggetti (anche sani) alle esalazioni del traffico. E alla conseguente indispensabile priorità di ridurre il traffico. Al riguardo e lasciando cardiopatici e diabetici a parte si rammenta che l'esposizione dei bambini al traffico di prossimità nel tragitto casa-scuola e viceversa è capace di danneggiare la memoria e le capacità cognitive dei bambini come emerge da un recentissimo [studio](#) dell'equipe dell'epidemiologo catalano Jordi Sunyer¹. L'omissione di valutazione del danno sanitario di questo profilo e l'analisi di scenari aggiuntivi che riducano ulteriormente ed in un periodo più breve gli inquinanti da traffico vizia il piano ab origine.

In riferimento alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 4

La contro-osservazione asserisce che il piano interverrebbe già in maniera consistente sulla riduzione del rischio sanitario. L'affermazione è priva di pregio laddove l'orizzonte temporale che il PUMS propone implica - ammesso che lo scenario di riduzione del BC sia verosimile - il persistere di un danno gravissimo per molti anni e comporta una scelta dell'amministrazione di non occuparsi di tale danno ma di accettare il suo persistere.

Inoltre - pure a tale orizzonte temporale remoto (2024) - si accetta il permanere di una esposizione della popolazione al BC, definita critica dal Rapporto Ambientale, di circa 60 mila abitanti di Milano, ciò che, proprio alla luce dell'orizzonte temporale lungo proposto, manifesta un fallimento del PUMS a priori.

In riferimento al contributo n. 162 parte 5

Si rileva che l'obiettivo dichiarato della LEZ di integrare nell'area urbana le misure regionali è palesemente insufficiente considerato il bassissimo livello di ambizione delle misure regionali stesse.

¹ Alvarez-Pedrerol M, Rivas I, López-Vicente M, et al. Impact of commuting exposure to traffic-related air pollution on cognitive development in children walking to school. *Environ Pollut.* 2017 Aug 31;231(Pt 1):837-844

L'indicazione di un simile obiettivo - solo politicamente comoda - rappresenta di fatto la rinuncia a porre in atto misure ulteriori e più incisive che abbiano il carattere di adeguatezza e urgenza rispetto alla gravità della situazione attuale nell'area urbana. Misure di limitazione, moderazione e riduzione del traffico che, nell'area urbana più inquinata della regione, ben possono, ed anzi devono, essere molto più incisive di quelle pianificate a livello regionale. E' inoltre inaccettabile che "uno studio di settore" per definire l'utilizzo della LEZ - elemento evidentemente centrale della pianificazione della mobilità sostenibile - debba, come previsto nel piano stesso e controdedotto dall'amministrazione in questo punto, seguire l'approvazione di un Piano che è in fase di predisposizione da oltre 5 anni.

In riferimento al contributo n. 162 parte 6

La valutazione del danno derivante dalla prossimità al traffico non è un esercizio teorico fine a sé stesso, da rimandarsi ad un approfondimento e ad un tempo successivo, ma viceversa ciò che, in coerenza all'obiettivo del PUMS di riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici, consente di orientare gli scenari e le opzioni integrandole e rendendo incisiva ed efficace l'azione ipotizzata. Il non aver incluso tale elemento nelle analisi del piano rende il piano gravemente viziato ab origine.

Si ribadisce al riguardo la necessità che lo scenario di PUMS sia oggetto di integrazioni che diano conto di alternative e costi non soppesati. In particolare si segnalano qui di seguito aspetti che - in funzione delle misure utili e possibili allo scopo di ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria - necessitano di integrazione o di necessaria riconsiderazione per l'incoerenza o l'immotivata - anzi ingiustificabile - mancata valutazione di quanto emerso nel corso del procedimento e quanto noto a codesta Amministrazione in tema di inquinamento atmosferico e relative cause.

In riferimento al contributo n. 162 parte 12

La controdeduzione inerente l'osservazione di cui sopra è generica e inconferente circa:

- a) la errata quantificazione delle emissioni partendo da fattori emissivi dei veicoli gravemente sottostimati. L'osservazione formulata nel 2015 è oggi ancor più vera alla luce delle evidenze emerse a seguito dei lavori della Commissione EMIS del Parlamento Europeo, lavori conclusi nel 2017 che hanno consentito di accertare che la pressoché totalità dei veicoli diesel euro 5 e 6 ha emissioni su strada che sono molte volte superiori ai limiti di legge. Si rileva in proposito che lo stesso Comune di Milano ha aderito, nel marzo 2017, al sistema "Air'volution" lanciato nell'ambito del sistema C-40 Cities in base al quale si riconosce che i livelli emissivi di moltissime autovetture anche euro 6 giunge ad avere, a titolo esemplificativo, emissioni NOX fino a 12/15 volte il limite di legge. Alla luce di ciò deve ritenersi che il PUMS sia gravemente viziato. Il modello/sistema Copert 4 - seppure ipotizza uno scostamento fra emissioni dichiarate e emissioni su strada - è comunque un modello ormai ritenuto palesemente vetusto ed inattendibile al fine di stimare le emissioni da traffico in ambito urbano. Ciò nonostante e nonostante il successivo e più attendibile modello COPERT V sia stato emanato oltre un'anno fa, ed in particolare nel settembre 2016, il Comune ha ai fini della versione del PUMS adottata utilizzato il modello COPERT 4 - riconosciuto essere ormai errato per aver sopravvalutato fortemente la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli in funzione della classe euro. Ne consegue che - essendo tale modello vetusto ed irrealistico stato utilizzato nella valutazione degli scenari emissivi e dunque nella predisposizione delle misure - Il Piano nasce viziato ab origine per difetto di istruttoria consistente nell'aver sopravvaluto gli effetti ambientali delle misure e degli scenari di piano che quantificano la riduzione dei veicoli circolanti. Inoltre, l'errata presupposizione contenuta nella contro-osservazione, laddove ipotizza un rilevante miglioramento delle emissioni su strada e beneficio ambientale per effetto del passaggio a nuove categorie EURO (in particolare euro 6c), rivela un vizio rilevante sia laddove tace l'evidenza dello

scollamento fra il passaggio a classi euro successive e il fatto che ciò non comporti di per sé un miglioramento delle emissioni reali su strada, come riconosciuto dallo stesso Comune con il sistema Air'volution, sia laddove di fatto assoggetta il miglioramento ambientale per la cittadinanza ultra-esposta agli inquinanti da traffico non già all'impatto benefico delle misure ma viceversa all'evoluzione del parco macchine, dando conseguentemente per scontati e accettati tempi estremamente lunghi per il risanamento dell'aria cittadina.

In riferimento al contributo n. 162 parte 13

Si richiama quanto rilevato nella replica alla contro-osservazione sulla parte rilevante la funzione del rapporto ambientale.

Errata è poi la menzione della presunta non responsabilità del Sindaco in relazione alla riconduzione della qualità in ambito cittadino entro i limiti di legge. E' infatti noto che una porzione rilevante delle emissioni che ammorzano le nostre città hanno origine locale ed in quanto tali vanno ridotte localmente con misure, ordinanze o decreti che spettano in maniera certa al Sindaco in base alle prerogative conferitegli dalla legge a tutela della salute pubblica entro il Comune amministrato. Non a caso l'art. 50 del TUEL stabilisce che *"in caso di emergenze sanitarie o di igiene pubblica a carattere esclusivamente locale le ordinanze contingibili e urgenti sono adottate dal sindaco, quale rappresentante della comunità locale"*. Inoltre, l'art. 54 del medesimo decreto, come modificato nel 2008, attribuisce un ulteriore e differente potere di ordinanza al sindaco, in qualità di ufficiale del governo, *"al fine di prevenire ed eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e la sicurezza urbana"*. Considerata la gravissima minaccia all'incolumità pubblica rappresentata dall'inquinamento atmosferico e la rilevanza ormai accertata delle misure di natura locale al fine di ridurre l'esposizione agli inquinanti di prossimità, il rilievo del contro-osservante circa la responsabilità regionale in materia di pianificazione sull'aria appare una affermazione superflua dato che tale responsabilità regionale non solleva né esonera il sindaco dalle sue prerogative e obblighi che non confliggono o interferiscono con la pianificazione regionale.

In riferimento al contributo n. 162 parte 14

La contro-osservazione in merito alla parte 14 non risponde adeguatamente all'osservante. Il bassissimo livello di ambizione del piano e degli indici di miglioramento è ampiamente argomentato nell'osservazione. Si aggiunge che l'incoerenza ed illogicità è insita nella circostanza che livelli così bassi di miglioramento della mobilità come quelli citati nell'osservazione e non contestati dal contro-osservante con certezza non otterranno un reale impatto sulla mobilità cittadina che è l'obiettivo precipuo del piano stesso e conseguentemente non avranno che effetti di lieve entità sulla riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici di prossimità generati dal traffico. Si ricordi peraltro che una quota assai rilevante, come evidenziato dai dati AMAT e ARPA Lombardia, degli inquinanti di natura primaria (PM10 e PM2,5) derivano dall'abrasione di freni, gomme e carrozzerie cosicché il mero passaggio della mobilità privata a veicoli elettrici non può rappresentare la soluzione né in termini di impatto sanitario né in termini di vivibilità della città e di riduzione del parco auto a favore di un aumento della mobilità ciclabile e di trasporto pubblico.

In riferimento al contributo n. 162 parte 15

La contro-osservazione in merito alla parte 15 è sintomatica. Il tema delle limitazioni viene cronicamente riferito unicamente all'ambito di Area C che è, evidentemente, un ambito geografico minimo rispetto a quello urbano in cui vive la popolazione. La soluzione di ridurre le opzioni di ingresso per i motocicli più inquinanti nella sola Area C rappresenta una scelta illogica in quanto esclude dal relativo beneficio la maggioranza della popolazione che, è dato noto, non vive in area C.

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

In riferimento al contributo n. 162 parte 17

La contro-osservazione non risponde alla incongruenza fra l'ipotesi-obiettivo del piano MI-BICI - pur citato nel PUMS - di raggiungere su metropolitana milanese una domanda potenziale per la mobilità in bici pari al 20% della mobilità totale (il piano MI BICI faceva questa stima partendo da una ripartizione modale totale della mobilità in bici pari al 3.2% nel 2011) e il minimo obiettivo propostosi dal PUMS al 2024. L'incremento dell'1.4% di una quota modale degli spostamenti interni con bici in un lasso di tempo così esteso propostosi quale obiettivo dal PUMS rivela la perdita di un'occasione rilevante per la riduzione degli inquinanti dell'aria e il tradimento delle promesse elettorali dell'attuale sindaco che in campagna elettorale aveva promesso fra i suoi obiettivi quello di "arrivare al 20% della quota di mobilità ciclabile"

In conclusione si ripropongono alla valutazione le osservazioni già presentate nel 2015 e tutt'ora valide e che vengono qui riallegate perchè siano riesaminate alla luce delle note che precedono alle contro-osservazioni

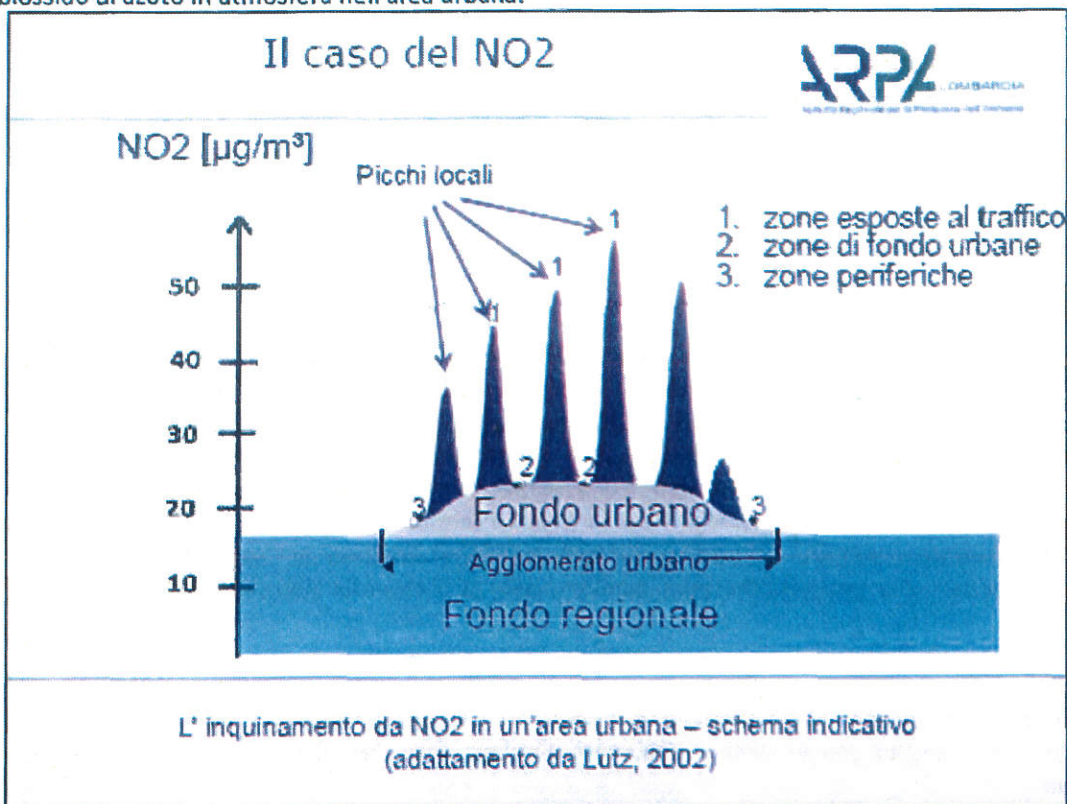
ALLEGATE OSSERVAZIONI 2015

Osservazione n. 2

Documento	<input checked="" type="checkbox"/> Documento di piano	<input checked="" type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input checked="" type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni

Si ritiene che il Piano e i documenti relativi (RA/ACB) siano illogici e affetti da un vizio di istruttoria in quanto avrebbero dovuto valutare, non solo l'esposizione al BC, ma anche e soprattutto i livelli di esposizione della popolazione agli inquinanti normati, e segnatamente il PM 2.5, PM10 e NO2 nell'area urbana per effetto degli interventi di piano. Ed infatti l'amministrazione avrebbe dovuto, data la configurazione delle fonti degli inquinanti atmosferici nell'area urbana (vedi immagine ARPA sotto), verificare gli scenari di piano in funzione della capacità di questi di far rientrare la città entro i limiti di legge nel più breve termine possibile. Se è infatti vero che l'ente al quale la legislazione nazionale demanda la predisposizione della pianificazione per l'aria è la regione, non può esservi dubbio che al Sindaco spetta, in quanto tutore della salute pubblica, l'obbligo di impedire gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e che le misure di natura locale hanno una rilevante capacità di ridurre gli inquinanti in un'area circoscritta. Classico è il caso dell'NO2 di origine fundamentalmente locale e che può essere efficacemente ridotto e fatto rientrare entro i limiti di legge limitando l'ingresso nell'area urbana ai veicoli diesel dai quali ha origine notoriamente la parte preponderante del biossido di azoto in atmosfera nell'area urbana.



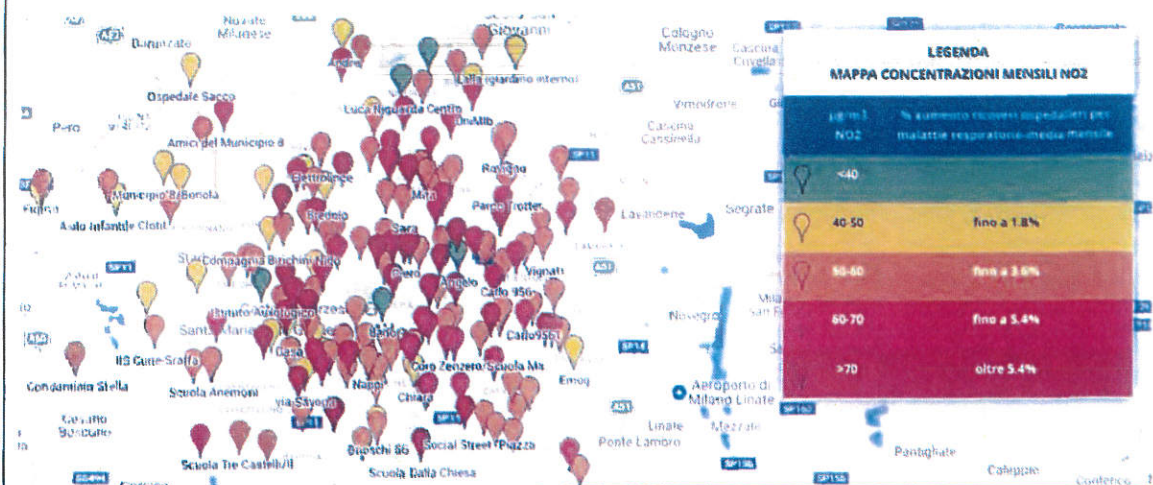
Si chiede pertanto che il Piano venga riformulato sia nella valutazione ambientale sia negli scenari di Piano inserendo analisi e misure che siano volte alla riconduzione nel più breve termine degli inquinanti citati entro i limiti di legge, inquinanti che al contrario - come è noto - vengono cronicamente violati nell'area urbana di Milano con gravissime conseguenze sanitarie a carico della

popolazione e morti premature riconducibili solo alla violazione della legge.

In particolare ed a titolo esemplificativo si fa rilevare che l'associazione osservante ha, durante il mese di febbraio/marzo 2017 realizzato una mappatura dell'inquinamento da NO₂ mediante un campionamento effettuato dai cittadini milanesi mediante campionatori passivi. Il campionamento è stato fatto posizionando 219 campionatori passivi davanti a casa, o a scuola, o al luogo di lavoro, su un palo ad un'altezza di 2,5/3 metri. In estrema sintesi, i dati rilevati evidenziano che l'area metropolitana di Milano non dà, ai suoi abitanti, scampo dall'esposizione al biossido di azoto.

Su base mensile, il 96% dei campionatori collocati dai cittadini nell'area metropolitana ha misurato concentrazioni di NO₂ superiori al limite di 40 µg/m³ prescritto su base annua. Solo 8 campionatori passivi su 219 hanno misurato meno di 40 µg/m³ nel periodo di campionamento. La maggior parte dei campionatori – pari al 46% del totale – ha rilevato concentrazioni fra i 50 e i 60 µg/m³, dunque già abbondantemente al di sopra dei limiti di legge annuali. Quasi un terzo, il 29% dei campionatori, ha rilevato concentrazioni molto elevate, che vanno dai 60 agli 80 µg/m³. È stata poi ricavata una stima della concentrazione media dell'NO₂ su base annuale che indica che l'84% dei punti di rilevazione ha concentrazioni annue di NO₂ superiori al limite di legge di 40 µg/m³, con soli 35 punti su 219 in cui il livello di concentrazione annuale è entro la norma.

L'evidenza del monitoraggio, che ha avuto il patrocinio della Divisione di Chimica dell'Ambiente e dei Beni Culturali, della Società Chimica Italiana, indica una situazione gravissima alla quale il piano non pare in alcun modo far fronte.



Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

si prega di sostituire il testo con quello indicato nella tabella sottostante 9

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Si rileva altresì che l'attuale basso livello di ambizione e vizio di istruttoria da cui è affetto il Piano in relazione alla riduzione degli inquinanti atmosferici nell'ambito urbano è viziato in quanto contraddittorio agli ambiziosi obiettivi sottoscritti dal comune di Milano nell'ambito della cd. CARTA di Bologna adottata da numerose città metropolitane lo scorso mese di giugno 2017.

Si chiede che vengano inserite nel PUMS - a seguito di riformulazione e rivalutazione degli scenari, incluso quello di eliminazione totale dei diesel dalla città - misure urgenti di limitazione della circolazione ai diesel tali da consentire di ridurre il livello di esposizione della popolazione al biossido di azoto facendone rientrare i livelli entro i limiti di legge nel più breve termine possibile. Si richiama - a titolo esemplificativo - la misura proposta da questa associazione in occasione della presentazione dei dati del campionamento alla Commissione ambiente del Comune di Milano nel luglio 2017, misura che si allega e che vede una progressiva limitazione della circolazione ai diesel a partire dal gennaio 2018, non già in funzione delle classi euro ma invece delle emissioni reali su strada secondo quanto ipotizzato dal sistema AIR'VOLUTION.

(ALLEGATA SLIDE PRESENTATA ALLA COMMISSIONE AMBIENTE) ALLEGATA CARTA DI BOLOGNA

Osservazione n. 3

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni**SERVIZIO TAXI**

Il servizio taxi rientra nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico ed è ancorato alla gestione di essi fatta dal Comune di Milano.

Come evidenziato nella osservazione n.1 veicoli anche euro 6 di ultima generazione emettono spesso su strada livelli di inquinanti molto superiori al limite di legge. Fra questi rientrano molti veicoli attualmente utilizzati dai taxisti milanesi che ultimamente hanno abbandonato l'acquisto di veicoli ibridi per preferire veicoli diesel. Addirittura il veicolo più commercializzato per il servizio taxi recentemente è la FIAT 500 X o L che, dai sistemi di ranking e analisi (EQUA/Emissions Analytics) che verranno utilizzati dal sistema AIR'VOLUTION risulta avere emissioni di NOx 12/14 vv oltre il limite di legge e quindi al di sopra di ogni standard EURO. Considerato l'uso intensivo e continuativo fatto di questi veicoli in città, uso che può superare quotidianamente un centinaio di chilometri, è indispensabile che il PUMS preveda un sistema che limiti la circolazione nell'area urbana ai soli taxi o sistemi analoghi di trasporto pubblico che hanno prestazioni ambientali di eccellenza e adeguate al servizio svolto. E' altresì auspicabile prevedere un sistema di incentivazione per l'acquisto di veicoli elettrici per il servizio taxi.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

La licenza del servizio taxi o comunque la circolazione dei taxi viene dal 1.1.2018 subordinata alle prestazioni ambientali del veicolo utilizzato per il servizio. In particolare, a far tempo dal 1 gennaio 2018, non potranno circolare veicoli taxi diesel già esistenti nella flotta taxi che non rientrino almeno nella categoria C del ranking EQUA (Emissions Analytics) e la sostituzione dei taxi dovrà avvenire mediante l'acquisto di veicoli ibridi benzina/elettrico o elettrico. I taxisti che passino all'utilizzo di un veicolo elettrico otterranno uno sgravio fiscale.....

Osservazione n. 4

Documento Documento di piano Analisi costi/benefici
 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Capitolo

Pagina

Motivazioni

ESPOSIZIONE SCUOLE agli inquinanti da traffico

La situazione delle scuole milanesi è gravissima. Molte scuole sono esposte in maniera rilevantissima al traffico automobilistico ed agli inquinanti di prossimità come risulta dalle mappe realizzate dall'associazione osservante che includono l'una le 500 scuole (ed ospedali) più esposte al traffico di prossimità e l'altra, vedi osservazione # 2, i livelli di NO2 misurati collocando campionatori passivi in diverse località urbane fra le quali, molte delle scuole di cui alla mappa precedentemente realizzata con i dati di traffico consegnati all'associazione scrivente dallo stesso Comune di Milano a seguito di accesso ai dati ambientali.

La sottovalutazione di questo elemento nell'ambito del Piano è grave, lo vizia ab origine, e comporta il rinvio ad altro programma e tempo delle azioni necessarie a risolvere il problema rendendo le azioni volte alla soluzione del problema difficile da intraprendere per carenza di programmazione e, comunque, future e lontane nel tempo.

Ciò a dispetto della circostanza che, come risulta dagli studi già citati nelle prime osservazioni al piano e da quelli successivi² che sono ben rappresentati nell'intervento del Dott. Sunyer nell'ambito dell'evento "Cosa ti passa per il cervello" organizzato dall'associazione osservante nel gennaio 2017 - l'esposizione dei bambini agli inquinanti da traffico, in particolare negli ambiti scolastici ove essi passano tante ore al giorno, comporta una riduzione dello sviluppo cognitivo e un danno alle capacità cognitive a breve a a lungo termine per i bambini esposti. Oltre naturalmente al danno che la medesima esposizione causa al sistema respiratorio (incremento di asma e bronchiti, riduzione dello sviluppo polmonare etc.)³

Quale contributo alla pianificazione della mobilità scolastica si allega proposta di Protocollo dell'associazione osservante volta ad ottenere la ripianificazione delle aree esterne alle scuole al fine di ottenere la riduzione dell'esposizione al traffico delle scuole nel più breve termine mediante coinvolgimento dei cittadini. Si rinvia inoltre alle azioni in fase di attuazione nel Comune di Londra, prima fra tutte, una Audit, che si concluderà entro il 2017 volta ad analizzare la situazione delle scuole più esposte e a programmare interventi a protezione dei bambini.

Fra le azioni previste:

- a) spostamento degli ingressi scolastici e dei parchi gioco al fine di ridurre l'esposizione dei bambini agli inquinanti
- b) pedonalizzazione e riduzione del traffico intorno alle aree scolastiche
- c) Divieto di sostare con il motore acceso e incisiva applicazione del divieto a livello urbano
- d) creazione di aree o schermi verdi che possano filtrare e ridurre gli inquinanti che generano l'esposizione nociva per i bambini

SI ALLEGA PROTOCOLLO SCUOLE CITTADINI PER L'ARIA

² *Traffic-related Air Pollution and Attention in Primary School Children*, Sunyer et al, *Epidemiology*, 2017 Mar; 28(2): 181-189.
Association between traffic-related air pollution in schools and cognitive development in primary school children: a prospective cohort study, Sunyer et al. *PLoS Med*. 2015 Mar 3;12(3):e1001792. doi: 10.1371/journal.pmed.1001792

³ *Exposure to traffic-related air pollution and risk of development of childhood asthma: A systematic review and meta-analysis*, Khreis et al, *Environ Int*. 2017 Mar;100:1-31. doi: 10.1016/j.envint.2016.11.012. Epub 2016 Nov 21.

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Osservazione n. 5

Documento Documento di piano Analisi costi/benefici
 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Capitolo

Pagina

Motivazioni

INGRESSO VEICOLI NON STRADALI (MEZZI DA CANTIERE)

I mezzi da cantiere sono spesso esclusi dalla immatricolazione e quindi fuori dal campo di applicazione dei limiti alla circolazione inerenti le emissioni. Eppure tali macchinari, una volta trasportati all'interno dell'area urbana, vengono utilizzati in continuo dando effetto ad emissioni rilevanti sia per particolato che per NO₂ e ad un conseguente peggioramento della qualità dell'aria nell'ambito urbano e soprattutto, nell'area prossima al cantiere.

A titolo esemplificativo è stato calcolato che tali macchinari sono responsabili di circa il 15% delle emissioni di NO_x e del 5% delle emissioni di particolato nell'UE: fra queste scavatori, pale cariatrici, gru che comunemente vediamo operare in città, in prossimità delle abitazioni e della popolazione.

Molte di esse contribuiscono in modo rilevante all'inquinamento dell'aria nelle nostre città.

Evidente è l'incongruenza di vietare per esempio la circolazione ad un veicolo EUro 2 diesel (come è attualmente in Lombardia) e, viceversa consentire l'ingresso e l'operatività in città per mesi, spesso 10/12 ore al giorno, di mezzi che hanno standard emissivi molto deteriori rispetto all'Euro ". Si veda in calce la tabella inerente la comparazione fra standard emissivi Euro 2 per gli autoveicoli e quelli delle macchine da cantiere comunemente in uso nelle aree urbane.

	Motore	HC	NO _x	PM	Circolazione
Autoveicolo	Euro 2	0,5	0,2	0,08	VIETATA
Escavatore	Stage II	1	6	0,3	CONSENTITA

E' pertanto necessario che l'area urbana istituisca un criterio in base al quale solo mezzi non stradali che abbiano un livello di emissioni ridotto e rispondano a standard emissivi di ultima generazione (v. [Regolamento 1628/2016](#) entrato in vigore il 1.1.2017) possano fare ingresso ed essere utilizzati nei cantieri urbani. Come è certamente noto un limite simile è stato applicato ormai da anni all'interno della città di Londra che vieta l'ingresso e l'operatività alle macchine non stradali che non rispondano a determinati livelli emissivi.

Si segnala che la presente proposta è analoga a quanto richiesto altresì anche da Confcommercio, ASCOMAC ed UNACEA al fine di favorire il ricambio dei mezzi oggi presenti sul mercato e favorendo lo sviluppo commerciale delle aziende produttrici che hanno investito in tecnologie d'avanguardia che possono essere altresì oggetto di diffusione sul mercato internazionale.

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase:

Sono incluse nell'area urbana e negli ambiti di limitazione già esistenti o da istituirsi (LEZ o altro) (che dovrebbero istituirsi secondo quanto già fatto presente nelle precedenti osservazioni):

- a) limitazioni per le macchine per costruzione che non rispettino almeno lo stage IIIB del Regolamento sopra richiamato.
- b) Prevedere una specifica e incisiva premialità di punteggio nelle gare di appalto per lavori di costruzione e manutenzione in ambito metropolitano per le aziende che utilizzano macchine delle ultime generazioni.
- c) Intensificare i meccanismi di controllo dei mezzi di cantiere aumentando la vigilanza quotidiana.

Osservazione n. 6

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni

EFFETTIVITA' DELLA PIANIFICAZIONE E RELATIVO MONITORAGGIO

Il PUMS e relativo Rapporto Ambientale esprimono considerazioni relative alle criticità ambientali, di sicurezza causate dal traffico veicolare privato nonché le proposte di soluzione adottabili.

Dalla lettura congiunta dei due documenti emerge in taluni ambiti l'effetto benefico derivante dalle azioni volte a ridurre la domanda di traffico privato e l'incentivazione della mobilità attiva.

Il PUMS contiene inoltre (richiamando il relativo capitolo del Rapporto Ambientale) indicazione riguardo la necessità di provvedere al monitoraggio progressivo del processo attuativo del piano mediante la popolazione costante degli indicatori che per le z30 e piste ciclabili sono espressi kmq di sviluppo.

Il PUMS contiene infine al capitolo 9 "L'attuazione del piano" esplicita indicazione dei costi stimati per la realizzazione delle opere e delle azioni previste dal Piano, ovvero stima i tempi e costi di attuazione di quegli interventi che a seguito di valutazione comparativa degli scenari risultano essere necessari per il raggiungimento degli obiettivi prefissi.

Relativamente ai costi indicati nel capitolo 9 le tabelle riportate esplicitano - a fronte dell'indicazione di un costo totale - la ripartizione per fasi (tre fasi più il lungo periodo) ciascuna delle quali rappresenta un triennio.

In ragione degli effetti positivi che Rapporto Ambientale e Documento di Piano attribuiscono agli interventi per lo sviluppo della mobilità attiva e il contenimento del traffico e della velocità, del fatto che la realizzazione di tali interventi è di specifica competenza, dal punto di vista finanziario dell'Amministrazione (a differenza di altri interventi pure strategici quali quelli relativi alle infrastrutture per il trasporto pubblico) si chiede di integrare il capitolo 9 inserendo specifica indicazione riguardo la necessità di formulare i prossimi Programmi Triennali delle Opere mediante delle somme corrispondenti ai costi stimati dal PUMS per ciascuna annualità.

Tale integrazione dovrà esplicitare, nello stesso capitolo 9, l'indicazione di provvedere alla stesura di un approfondimento, ovvero della stesura di un programma di priorità di attuazione necessario per determinare i costi delle opere che si ritiene di dover finanziare.

Il passaggio dalla programmazione degli interventi previsti dal PUMS all'ottenimento dei risultati attesi, da sottoporre a monitoraggio come indicato nel Rapporto Ambientale, potrà farsi concreto solo a condizione che venga dato corso ad un approfondimento relativo alla definizione di un programma di attuazione spalmato, per annualità, al decennio.

Si ritiene pertanto indispensabile che tale indicazione entri a far parte integrante delle previsioni del Piano e che venga inserita nel decreto di approvazione del PIANO.

Per essere effettivo il Piano deve indicare le modalità operative necessarie ad attivare il processo di attuazione.

Si ritiene che, in assenza di tale specifica indicazione, riguardante anche la necessità di individuare le modalità per mezzo delle quali allocare specifici finanziamenti ai fini della realizzazione, il PUMS si andrebbe a configurarsi come uno strumento di più blando effetto, ovvero documento di indirizzi rispetto al quale valutare la congruità di interventi derivanti da altri strumenti attuativi e al di fuori di una visione strategica d'insieme.

Preme evidenziare inoltre che la realizzazione degli interventi di limitazione del traffico, le Z30, la moderazione del traffico e la programmazione delle priorità di attuazione potrà essere definita contestualmente alla redazione dell'aggiornamento del PGTU, onde evitare di dover attendere la conclusione del processo amministrativo di un nuovo strumento di pianificazione e quindi di procrastinare ulteriormente l'attuazione degli interventi.

Testo da eliminare o sostituire

Testo da inserire

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

EMENDAMENTO

Nel decreto di adozione del Piano oltre che al capitolo 9 "Attuazione del piano" dopo la frase "sistema complessivo della mobilità urbana di competenza del Comune di Milano".
Andando a capo è da inserire il seguente testo.

Ai fini dell'attuazione delle azioni di piano le quote di investimento a carico del Comune dovranno essere definite a seguito di:

- Predisposizione del programma di attuazione relativo a ciascuna delle classi di azione e per ciascuno degli Ambiti di intervento e relativa fase di attuazione individuata nel seguente paragrafo 9.2 "Quadro complessivo delle azioni di piano: costi e fasi attuative".

Per le opere e le azioni attuabili con investimenti a carico del Comune, vale a dire quelle che non richiedano il concorso ad investimenti a carico dello Stato e della Regione o altri enti sovordinati, ovvero quelli che non riguardano la realizzazione di nuove infrastrutture, il programma di attuazione dovrà:

- Contenere l'individuazione degli interventi da realizzare per ciascuna delle annualità del Piano indicata nella tabella di cui al capitolo 9.2
- Prevedere tutti gli adempimenti necessari ai fini dell'inserimento di detti interventi nel Programma triennale delle opere pubbliche

L'attuazione del piano dovrà essere sottoposta a processo di monitoraggio con le modalità indicate nel Rapporto Ambientale al Capitolo 9.2.

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	Osservazioni al PUMS Cittadini per l'aria / Anna Gerometta 2015
2	Slide con pianificazione progressiva limitazione ai diesel nell'ambito urbano LEZ
3	Carta di BOLOGNA
4	Proposta Protocollo Cittadini per l'aria / Comune di Milano inerente la mobilità nei pressi delle scuole
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI
Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza.
Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata.
Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.
I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.
L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

X Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data 9.10.2017

firma





Spett. Comune di Milano
Piazza della Scala 2
20122 - MILANO

via fax

[REDACTED]

email MTA.TutelaAcqueTerritorio@comune.milano.it

Settore Politiche Ambientali
Energetiche
Piazza Duomo 21
IV piano

via fax

[REDACTED]

email pianificazionemobilita@cert.comune.milano.it

e
Settore Pianificazione e
Programmazione Mobilità
Piazza Beccaria, 19
I piano

La sottoscritta Anna Gerometta [REDACTED] (C.F. [REDACTED], residente a Milano in [REDACTED] (cell. [REDACTED] email: [REDACTED] in proprio e in qualità di Presidente, legale rappresentante, dell'Associazione Cittadini per L'Aria ONLUS con sede in via Lentasio 9, [REDACTED] email [REDACTED] (si allegano certificato di attribuzione del Codice Fiscale e fotocopia carta di identità della sottoscritta)

premessi che

L'Associazione Cittadini per l'Aria ONLUS è una associazione libera, indipendente, apartitica ed aconfessionale, che non ha scopo di lucro, perseguendo esclusivamente finalità di solidarietà sociale nel settore della tutela e valorizzazione della natura e dell'ambiente di cui all'art. 10, n. 8, lett. a), co. 1 del D.Lgs. n. 460/1997 e che in particolare, si prefigge il fine





di: operare concretamente al fine della tutela della qualità dell'aria, dello sviluppo sostenibile, con lo scopo di rivolgere la propria azione all'attività di prevenzione, consapevolizzando ed intervenendo attivamente su coloro che inquinano; predisporre un collegamento stabile tra l'ambito della ricerca in tema di inquinamento atmosferico e dei temi ad esso connessi ed i cittadini e le loro formazioni affinché i risultati delle ricerche in ambito ambientale possano essere accessibili e di beneficio sul territorio; promuovere e tenere campagne di informazione nei confronti dei cittadini in relazione ai propri diritti e doveri collegati alle tematiche dell'inquinamento e, in particolare, della qualità dell'aria, dell'inquinamento atmosferico e dei suoi effetti sulla salute, sui cambiamenti climatici, sul paesaggio, sugli eco-sistemi e sull'ambiente in genere; realizzare concretamente le condizioni utili affinché i cittadini possano beneficiare di una buona qualità dell'aria nei luoghi in cui risiedono, lavorano e vivono; tutelare l'ambiente urbano, extraurbano e naturale tutelando la salute e la sicurezza pubblica e migliorando la qualità della vita; sostenere e promuovere, attraverso specifici studi scientifici e campagne di informazione, le politiche di tutela dell'aria e di riduzione dell'inquinamento atmosferico e delle cause climalteranti finalizzando l'attività alla promozione di stili di vita e comportamenti a basso o nullo impatto ambientale, al fine di tutelare al meglio la salute e il benessere della popolazione odierna e futura, nonché dell'ambiente e del paesaggio urbano e non;

presenta

le seguenti osservazione al progetto di PUMS.

Il Piano in commento sottovaluta fortemente - ed anche nella articolazione degli scenari - i costi in generale, l'impatto sanitario sulla popolazione ed il relativo costo derivanti dalla massiccia e diffusa esposizione della cittadinanza al traffico di prossimità ed alle sue emissioni.

Al riguardo si ritiene utile e necessario che lo scenario di PUMS sia pertanto oggetto di integrazioni che diano conto di alternative e costi non adeguatamente soppesati.

In particolare si segnalano qui di seguito aspetti che - in funzione delle misure utili e possibili allo scopo di ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria - necessitano di integrazione o di necessaria riconsiderazione per l'incoerenza o l'immotivata - anzi ingiustificabile - valutazione di quanto emerso nel corso del procedimento e quanto noto a codesta Amministrazione in tema di inquinamento atmosferico e relative cause.

L'ampliamento di area C

Come indicato nell'analisi Costi Benefici (d'ora innanzi "ACB", p.14) *"sebbene si tratti di una scelta politica, l'indicazione dell'ACB è di non realizzare tutto ciò che ha un NPV (valore netto presente) chiaramente negativo. Progetti debolmente positivi o marginalmente negativi (ma con effetti positivi non quantificati dall'ACB) possono essere considerati in funzione del budget disponibile, mentre i progetti da privilegiare sono sempre quelli con ACB chiaramente positive"*.

In relazione alle ipotesi di ampliamento Area C, pur con i limiti sotto descritti di analisi di scenario, il ACB indica bilanci completamente positivi per l'ipotesi considerata.

Area C - Doppia v20	Due cordoni, tariffa 2,5€ + 2,5€	3.4	26.7	212.50	29.3	233.47	2.02
Area C - Doppia v20	Due cordoni, tariffa 5€ + 5€	3.4	55.9	440.40	61.7	490.30	1.98
Area C - Sino v10	Ampliamento cordone cerchia flavivirid. 2,5€	3.4	7.6	61.77	6.8	54.98	1.23
Area C - Sino v10	Ampliamento cordone cerchia flavivirid. 5€	3.4	58.4	467.14	65.1	517.18	2.69

In questa ottica le conclusioni tratte nel progetto di PUMS circa Area C sono palesemente incoerenti sia con la Relazione Ambientale sia con l'Analisi Costo Benefici. Le decisioni assunte sono in altri termini in contrasto con le analisi tecniche ben strutturate e argomentate che le hanno precedute.

In particolare a p. 239 della proposta di piano, i redattori affrontano il cruciale tema dell'allargamento di area C. Al riguardo l'ipotesi di allargamento viene di fatto archiviata per un decennio con tre argomenti.

1) Il primo argomento, che riguarda la non incidenza del provvedimento di estensione sull'area esterna all'area della cerchia filoviaria, non può costituire un argomento serio ove si dimostri, come è palesemente dimostrato dal rapporto ambientale, il beneficio che trarrebbe dall'allargamento di area C una numerosa quota di cittadini milanesi inclusi nell'area interna alla cerchia filoviaria. Che uno strumento possa non portare beneficio a tutti non può essere motivo di esclusione di una misura utile a molti. Si sottace in particolare che l'area a cui porterebbe beneficio l'allargamento è certamente la più densamente popolata di residenti e più frequentata da un pubblico diurno ciò che chiarisce l'irrilevanza dell'argomento della non incidenza all'esterno dell'allargamento. Si aggiunge d'altro canto che il rilievo di non incidenza esterna pare in aperto contrasto con l'esperienza e i dati raccolti e diffusi dallo stesso Comune di Milano con area C, secondo i quali Area C ha, invece, riverberato una notevole **quota di riduzione di traffico anche al di fuori del proprio ambito territoriale.**

2) Riguardo l'ipotesi di allargamento che consta di un doppio cordone - ritenuta più equilibrata - essa viene esclusa per asserita maggiore difficoltà di attuazione. Al riguardo non vengono in alcun modo chiarite le difficoltà o le possibili soluzioni di una opzione che risponde alle indicazioni referendarie della cittadinanza all'esito dei referendum sull'ambiente di Milano e che era stata giudicata necessaria dalla Commissione ad hoc incaricata già molti anni fa di valutare i possibili scenari di Ecopass. Viceversa una simile ipotesi potrebbe a essere probabilmente essere messa in atto con urgenza anche solo avvalendosi delle postazioni (telecamere) già in dotazione al Comune e diffuse sul territorio cittadino e eventualmente di un sistema misto che utilizzi i parcometri come strumenti di rilevamento di una tessera di cui dovrebbero dotarsi i cittadini per poter entrare nell'area della cerchia filoviaria.

3) Il terzo argomento, si fonda sull'inattuabilità del secondo cordone (vedi sub 2) e su una asserita necessità di maggiore penetrazione del TPL nell'area della circonvallazione filoviaria. Anche questo ultimo argomento si ritiene non adeguatamente affrontato oltre che infondato. Di fatto l'area della circonvallazione filoviaria è già oggi ben servita dal trasporto pubblico e sicuramente alcuni interventi di incremento dei mezzi di superficie unitamente ad una politica della ciclabilità molto più incisiva potrebbero ovviare alle manchevolezze del TPL in aree eventualmente ancora non sufficientemente coperte.

Per questi motivi, per i benefici sanitari che ne deriverebbero, e per il bilancio positivo (p.58 ACB) derivante dall'analisi Costi Benefici dell'ampliamento dell'Area C questo argomento risulta trattato in modo inadeguato sia in termini di analisi di scenario, che di orizzonte temporale.

Se una delle funzioni fondanti dello strumento di PUMS è la minimizzazione dell'uso individuale dell'auto, allora lo scenario di tariffazione allargata, che innegabilmente produce a breve termine impatti notevoli di riduzione dei flussi di traffico, non può legittimamente essere trattato/deciso in modo così superficiale ed in così palese spregio delle indicazioni emerse dalle votazioni referendarie, dalla analisi tecnica della commissione dei saggi oltre che dell'evidenza di esposizione effettuata in modo preciso da più analisi di AMAT.

Si aggiunge che lo scenario di allargamento non ha - erroneamente - considerato come punto di partenza l'attuale evidente necessità di aggiustamento delle misure di tariffazione di area C oggi vigente che, come tutte le misure di road pricing, necessita, dopo un certo numero di anni, di verifiche in termini di a) veicoli ammessi, b) esenzioni, c) effetti del lungo periodo e d) di riduzione dell'effettività della tariffa.

Una simile analisi di scenario avrebbe certamente dato risultati diversi da quelli prospettati nella proposta di piano in termini di efficacia/rilevanza ambientale e riduzione dei flussi di traffico.

Dunque la irrealizzabilità in base al piano dell'allargamento di area C appare non adeguatamente dimostrata e anzi contraddetta dall'esperienza



maturata dal comune con Area C e richiede necessariamente **una integrazione di analisi.**

Anche l'**orizzonte temporale** analizzato ai fini dello scenario di allargamento di Area C del PUMS (2024) è ingiustificato e ingiustificabile. Di fatto tutte le analisi di esposizione agli inquinanti e al traffico di prossimità descritte nel rapporto ambientale indicano con chiarezza tassi di esposizione agli inquinanti della popolazione altamente pericolosi per la salute, fonte di certo danno per una moltitudine di soggetti, e che si ritrovano quasi esclusivamente in aree urbane dei paesi in via di sviluppo e indegne per un'area metropolitana come quella di Milano.

Poiché - come é assolutamente noto all'amministrazione che ha redatto il piano e come anzi gli stessi redattori del Piano indicano ove discutono delle Aree 30 - la riduzione della congestione dei veicoli è capace di ridurre in maniera estremamente significativa la porzione tossicologicamente più rilevante degli inquinanti dell'aria, la rinuncia a mettere in atto in tempi brevi una misura che - in linea con quanto già sperimentato dallo stesso comune di Milano - porterebbe un importante beneficio sanitario alla popolazione residente appare ingiustificabile e bisognosa di argomenti integrativi che la rendano legittima.

L'opzione di rinunciare all'allargamento di Area C pare comportare un danno certo alla popolazione nel breve medio lungo termine e pare in contrasto aperto con la necessita di *"garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione, dell'adozione e approvazione del piano stesso, assicurando che sia coerente e contribuisca alle condizioni per uno sviluppo sostenibile"*.

Sembra in conclusione doversi ricordare a questa Amministrazione, che del monitoraggio del BC ha fatto correttamente un proprio cavallo di battaglia per difendere il provvedimento di Area C, quanto una misura locale come la restrizione all'ingresso attuata mediante tariffazione a pagamento possa incidere fortemente sulla salute delle persone.

Se i presupposti descrittivi del danno sanitario derivante dal traffico di prossimità sono corretti e adeguatamente descritti nel Rapporto



Ambientale essi non sono tuttavia completi ove, per esempio, si omette di citare **il danno cognitivo ai bambini esposti ad alti livelli di traffico durante la gravidanza e/o l'infanzia** così come **l'impatto cognitivo a carico della popolazione anziana e riconducibile ai livelli di traffico di prossimità**.

Si veda al riguardo il recentissimo studio pubblicato dall'Università di Harvard e che evidenzia il danno cerebrale derivante alla popolazione residente in aree in prossimità ad alti flussi di traffico. **Long-Term Exposure to Fine Particulate Matter, Residential Proximity to Major Roads and Measures of Brain Structure, Elissa H. Wilker, ScD, al.¹** o il più recente che indica una correlazione fra pressione arteriosa neonatale ed esposizione al black carbon e ai **NOX Prenatal Air Pollution Exposure and Newborn Blood Pressure, Environ Health Perspect; DOI:10.1289/ehp.1307419**.

Così come il RA traslascia l'evidenza recente che collega i disturbi dell'ansia e l'incremento di tentativi di suicidi ancora alla residenza in aree molto inquinate ([Air pollution linked to increased risk of suicide](#), aprile 2015)

Insomma, i dati di esposizione indicati a pagina 87 del Rapporto Ambientale e qui sotto riportati rendono assolutamente necessaria una integrazione di scenario di piano sul punto dell'allargamento dell'Area C in funzione della necessità impellente ed urgente di proteggere la popolazione esposta a livelli pericolosi di ec/bc e inquinanti di prossimità così segnatamente, secondo il RA:

per **l'87%** dei residenti,
per il **79%** degli studenti,
per il **38 %** ricoverati.

Tale necessità di intervento è ancora più rilevante ove si noti che *"il peso percentuale della popolazione anziana è in continuo aumento per l'effetto*

¹ "People who live in areas where there are higher levels of air pollution had smaller total cerebral brain volume and were more likely to have evidence of covert brain infarcts," afferma Elissa H. Wilker.

concomitante della diminuzione delle nascite e dell'aumento della vita media. Al 31 dicembre 2011 viene infatti stimata una popolazione residente nella fascia di età compresa tra 0 e 14 anni pari al 12,8% della popolazione complessiva contro una presenza di anziani (età maggiore di 65 anni) stimata pari al 25% (fonte: Area Innovazione economia e sviluppo - Settore Statistica, anno 2013)".

Una maggiore quota di popolazione a rischio dunque, dato che la popolazione anziana è, come quella infantile, particolarmente sensibile all'offesa degli inquinanti dell'aria.

Si aggiunge che ove la relazione ambientale valuta la necessità di incremento dell'attività fisica e quindi di utilizzo di diversi modi di trasporto dall'auto manca di considerare il rischio implicito e riconosciuto scientificamente attribuibile all'attività fisica svolta in aree fortemente connotate dal traffico (si vedano al riguardo il recentissimo [position paper](#) della società Europea di Cardiologia che raccomanda di non camminare in aree trafficate o i dati sull'impatto degli alti livelli di ozono no2 sui soggetti che esercitano attività fisica).

Dunque perché le misure e le raccomandazioni alla popolazione siano coerenti è indispensabile che il PUMS sia coerente alla gravità della situazione ambientale - che evidentemente non è - e che questa amministrazione metta in atto misure molto più incisive di quelle previste per la riduzione della congestione e delle emissioni da traffico in tutta la città e con un orizzonte temporale che si rapporti al danno gravissimo che dall'esposizione deriva alla popolazione.

Dunque si chiede una integrazione degli scenari di PUMS :

- 1) che consideri scenari di allargamento di Area C a brevissimo termine in funzione della protezione della popolazione dall'inquinamento di prossimità, scenari anche basati su scenari di partenza adeguatamente corretti/adattati per ambito oggettivo di tariffazione - per esempio includendo le moto - car sharing veicoli L7, e più alte fasce tariffarie. Al riguardo appare del tutto evidente l'attuale non sufficiente dissuasività del sistema di tariffazione che ha perso



incisività. Si chiede in particolare al riguardo che gli scenari comprendano come riferimento l'analisi dell'attuale incisività (2015) della Area C sul traffico che appare, almeno ictu oculi, molto più ridotta rispetto al passato.

- 2) che consideri l'attivazione del sistema di LEZ vasto, previsto per i mezzi pesanti, nel più breve termine, anche in funzione di riduzione del traffico privato (non solo merci) in città (tariffazione/sanzione).
- 3) che quantifichi - in relazione alla precisa mappa di esposizione già redatta da AMAT - il danno sanitario alla popolazione oltre che il costo economico gravante su Milano in funzione dell'odierna esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria e viceversa il beneficio sanitario ed economico derivante da una riduzione molto più ambiziosa del traffico privato in coerenza alla letteratura scientifica esistente. Si vedano al riguardo quali strumenti di riferimento a) quanto al danno sanitario, il Progetto VIIAS, sviluppo di un corretto Integrated Environmental and Health Assessment i cui dati saranno pubblicati il prossimo 4 giugno a Roma, Ministero della Sanità, b) quanto al costo economico, "Economic cost of the health impact of air pollution in Europe: Clean air, health and wealth", 28.4.2015, c) quanto al beneficio derivante dall'utilizzo della bicicletta e della pedonalità come mezzo di trasporto progetto HEAT dell'OMS.

2. L'esposizione della popolazione al traffico di prossimità e gli scenari di Piano

Sul tema delle azioni di Piano

Misura: piani della mobilità scolastica.

Ove il PUMS propone una struttura operativa dedicata finalizzata alla redazione di proposte di intervento riferite alle singole scuole è indispensabile prevedere altresì:

- 1) Che questa struttura - o altra collegata - analizzi il tema dell'esposizione delle singole scuole al traffico di prossimità e si ponga come obiettivo prioritario interventi migliorativi di tale livello di esposizione o proponendo e coordinando modifiche alla circolazione che

riducano l'effetto del traffico di prossimità o, ove la prima ipotesi non sia possibile, lo spostamento dell'istituto scolastico ad altra sede o, infine, provvedimenti per la qualità dell'aria indoor (condizionamento interno) che protegga la popolazione scolastica più gravemente esposta.

2) Che tale struttura faccia da supporto alla riorganizzazione delle aree esterne alle scuole con l'obiettivo di allontanare le auto dal perimetro scolastico (eliminazione aree sosta, verde) obiettivo che deve essere reso obiettivo di Piano.

Si nota altresì che nella relazione ambientale a pg. 200, figura 7.46 si stima che il PUMS, rispetto allo scenario di riferimento 2024, possa in alcune zone determinare un aumento dell'esposizione ad EC (fino al 25%). Al riguardo sembra indispensabile che **la proposta di Piano venga integrata** indicando quali sono i fattori critici che causano tale effetto e indichi possibili soluzioni al riguardo per le zone in questione. Lo stesso sembra accadere in relazione all'esposizione da benzene nella tav. 7.50.

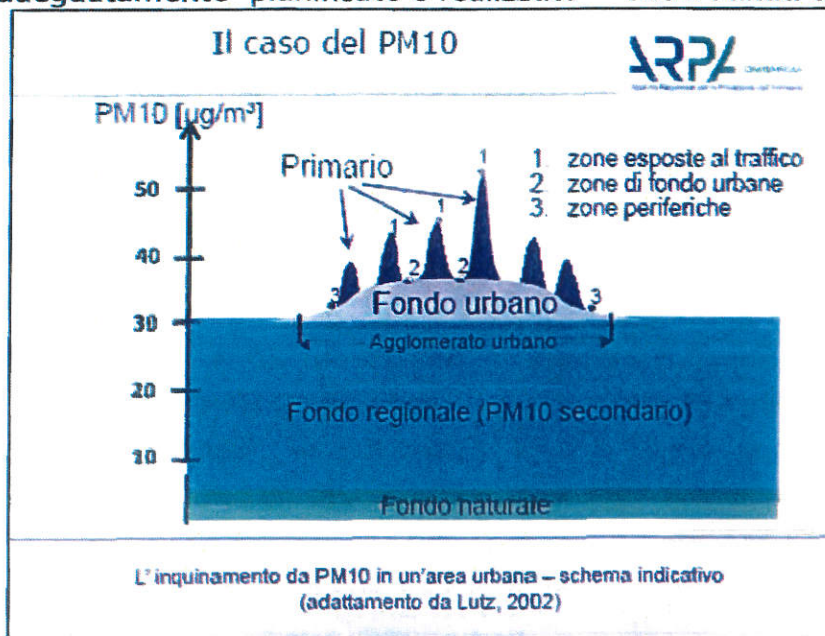
Revisione periodica dei provvedimenti rivolti al decongestionamento del traffico. Le misure devono essere riviste periodicamente in quanto nuove motorizzazioni, abitudini (uso moto) o misure collegate (car sharing) possono ingenerare l'effetto di ridurre fortemente l'impatto delle misure di tariffazione o comunque di riduzione del traffico e, conseguentemente, incrementare l'esposizione della popolazione al traffico di prossimità.

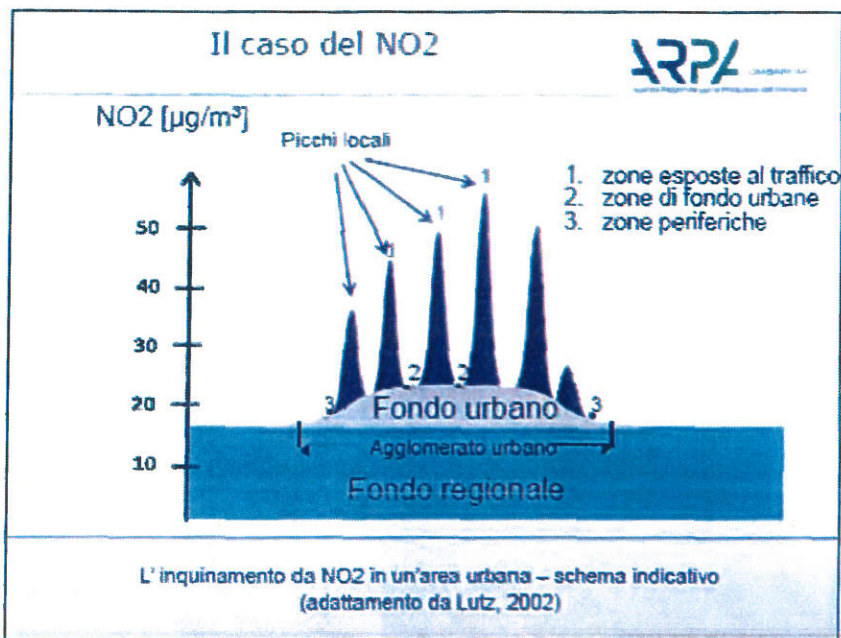
Si chiede pertanto che il PUMS preveda che il Comune, su base biennale, effettui una verifica tecnica di impatto delle misure esistenti e che gli esiti e le necessarie proposte di modifiche vengano prese mettendo il pubblico in grado di partecipare.

Gli interventi locali

Riguardo la necessità ed efficacia di interventi locali si producono slides di ARPA Lombardia che evidenziano quanto sia le misure locali, sia le misure ad ambito urbano possano in effetti incidere sull'esposizione della

popolazione agli inquinanti. In un'area come quella metropolitana di Milano misure decise di riduzione del traffico possono ricondurre - se adeguatamente pianificate e realizzate - entro i limiti di legge o quasi.



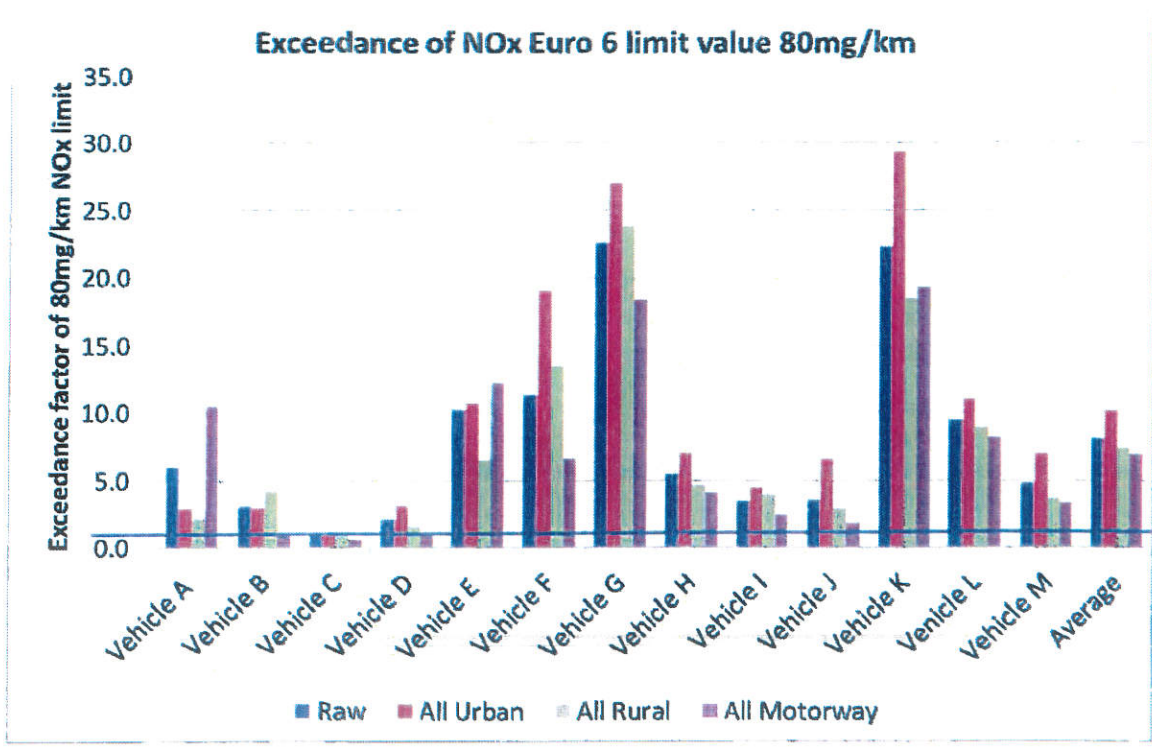


Le emissioni delle auto lo scenario di riferimento e di Piano

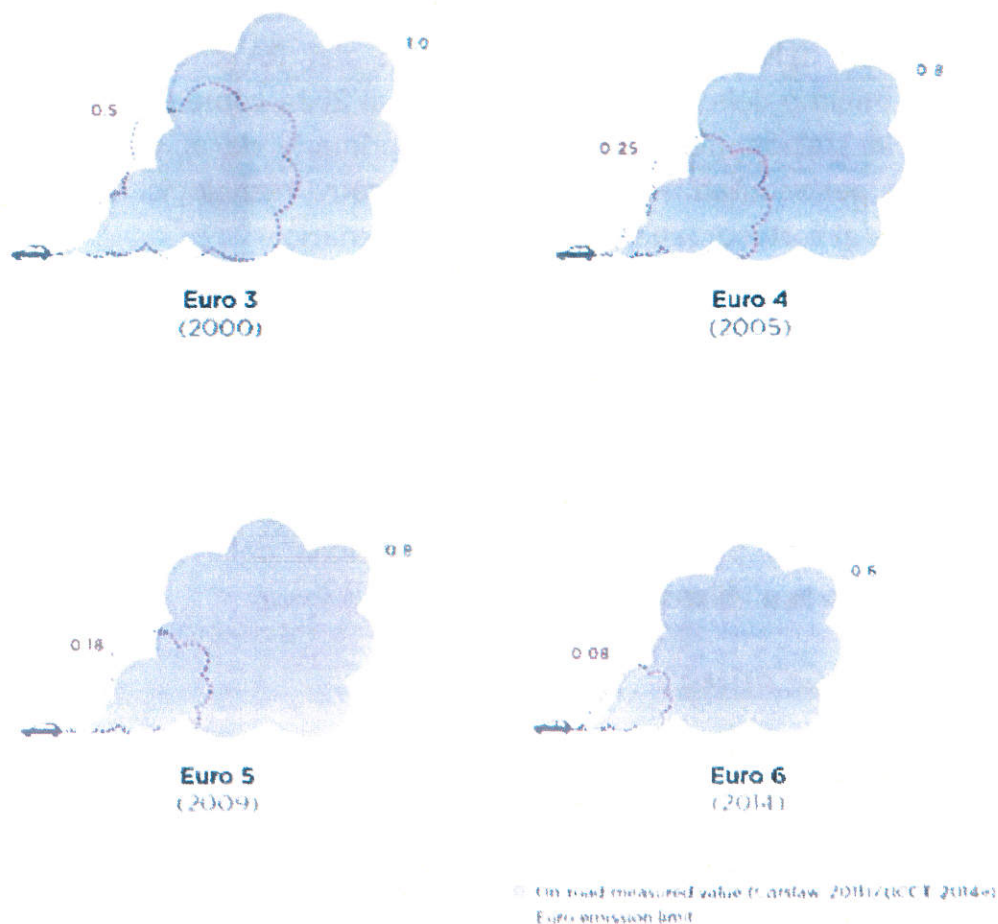
Appare inoltre sottovalutata nel piano la circostanza che le emissioni dei veicoli su strada - anche di ultima generazione - sono anche 10 volte superiori a quelle indicate dai produttori.

In particolare test indipendenti dell'ICCT indicano che la maggior parte delle auto Euro 6 produce molti più inquinanti su strada che nei test di laboratorio e ciò, in particolare, nelle aree urbane dove la popolazione è più esposta all'inquinamento. Mediamente i test effettuati indicano che le nuove auto diesel emettono 800mg/km di ossidi di azoto contro un limite di legge di 80mg/km.

Analoghi test hanno di recente evidenziato che i livelli di consumo di carburante indicati dai produttori sono, soprattutto con riferimento al ciclo urbano, sono molto inferiori a quelli reali.



Diesel cars: Nitrogen oxide (NO_x) emissions (In g/km)



Con la conseguenza che gli scenari ipotizzati nel PUMS che fanno riferimento alle riduzioni di emissioni in funzione dello sviluppo tecnologico del mercato automobilistico sono verosimilmente **non corretti e necessitano ancora di integrazione**. Al riguardo dunque ritenere che una porzione rilevante di riduzione degli inquinanti dell'aria possa derivare già nello scenario di riferimento per effetto del ricambio dei veicoli induce probabilmente ad una sottostima² della necessità di ridurre in modo

² RA p.157 ove si indica di aver utilizzato dati emissivi copert per euro vi con sistemi abbattimento ossidi ma non dà atto del divario fra i dati dichiarati e quelli reali.



significativamente più incisivo il tasso di motorizzazione e correlativamente ad aumentare in maniera molto più rilevante l'utilizzo del TPL e della bicicletta come mezzo di spostamento nell'area metropolitana. Ciò è confermato dalla figura 7.4 a pag. 165 del RA che indica un miglioramento minimo delle percorrenze da oggi al 2024 come evidenziato dalla sostanziale stazionarietà delle emissioni primarie da abrasione. Si danno insomma per scontati miglioramenti significativi tecnologici e quindi ragionevolmente si sottostimano le emissioni di scenario.

Se si considera che nel settore dei trasporti che è già di per sé quello più rilevante in assoluto, il contributo più rilevante è legato al trasporto privato, che copre circa l'81% delle emissioni totali nel settore dei trasporti, appare evidente la necessità di incidere in modo molto più significativo con misure anche di breve e medio termine che riducano la congestione da traffico privato e quindi l'esposizione della popolazione residente o che lavora a Milano.

Indici di impatto del PUMS

Alla luce di quanto precede gli indici di impatto del PUMS (p.172) rispetto allo scenario di riferimento sono assolutamente ridotti e inadeguati in riferimento al periodo lungo preso in considerazione e di fronte, viceversa, alla assoluta necessità che la mobilità cittadina cambi passo in tempi brevi allo scopo di porre a riparo la popolazione dall'impatto sanitario (certo) derivante dagli inquinanti dell'aria.

Il PUMS quindi manifesta un livello di ambizione e di risultati previsti inadeguato sia temporalmente che quantitativamente sia per il rispetto delle norme pur richiamate nel documento in materia di qualità dell'aria, sia agli obblighi incombenti a carico dell'amministrazione comunale in relazione alla protezione della popolazione residente dal danno ambientale e sanitario.

La direttiva 50/2008 impone un **obbligo di risultato** nel ridurre **l'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria nel più**

breve termine possibile. Paradossalmente, tale obbligo, certamente facente carico all'amministrazione Comunale per l'area territoriale di suo governo, così come l'elemento temporale in relazione al danno che si sta verificando a carico della popolazione, appare del tutto ignorato. Poiché il Piano della Mobilità sostenibile si pone come obiettivo primario il governo della mobilità - da cui nel caso di Milano dipendono in parte assolutamente primaria le emissioni nocive - la mancata considerazione di questo tema, così come l'errata e mancata considerazione di taluni scenari di Piano rende la proposta carente e illogica.

In conclusione, in termini di coerenza di piano, tale coerenza non può essere sganciata dall'orizzonte temporale, che, in questo Piano, non è coerente.

Sotto questo profilo, dunque la proposta di piano è incoerente, illogica e insufficiente rispetto alle esternalità negative determinate dal traffico ove affronta le ipotesi di maggior peso per ridurre gli inquinanti dell'aria (Aria C/ciclabilità in particolare).

Si vedano al riguardo gli indici di impatto in relazione a

- incremento dato dal pums (al 63%) nell'utilizzo del tpl rispetto allo scenario di riferimento (pag 272 RA) 58,1 % e' **minimo (5%) se si considera l'orizzonte temporale idem per la quota di trasporti con scambio (5%)**.
- incremento dello **0,10** rispetto allo scenario di riferimento dell'indicatore di recupero di spazio a favore di loro migliore fruibilità e condivisione dello spazio urbano da parte di pedoni, ciclisti e utenti del TPL, tale indice è sintomatico di una non decisa impostazione di riduzione degli spazi oggi dedicati all'auto rispetto alle reali necessità dell'area urbana
- incremento della velocità del TPL da 12,6 a 14,8 km/h
- Riduzione congestione rete stradale (p. 144 RA)

Tabella 7.7 Congestione della rete stradale per Stato di fatto, Scenario di Riferimento e Scenario di Piano

Congestione della rete stradale				
Modo	Livello di accessibilità	Stato di fatto	Scenario di riferimento	Scenario di Piano
Trasporto privato	Rapporto flussi/capacità nell'ora di punta (adimensionale)	0,35	0,35	0,31
	Rapporto velocità rete in congestione/velocità libero deflusso (adimensionale)	0,72	0,72	0,75
	Lunghezza rete in congestione nell'ora di punta - fic > 0,9 - (km)	57,7	61,2	55,2

che indica un miglioramento assolutamente minimo del livello di congestione,

- e infine la riduzione del tasso di motorizzazione che è contenuto coerentemente al minimo miglioramento previsto di recupero dello spazio oggi occupato dalle auto.

Tabella 7.13 Tasso di motorizzazione per stato di fatto e Target di Piano

Tasso di motorizzazione (Comune di Milano)				
Modo	Indicatore	Stato di fatto	Scenario di riferimento	Target di Piano
Trasporto privato	Autovetture per trasporto persone/1000 residenti	518	n.d.	460

Nè, viene affrontato in alcun modo nel PUMS, il tema del passaggio della mobilità al modo moto, che, dal punto di vista ambientale, non è certamente auspicabile (*"Unico segmento veicolare in controtendenza nel comune di Milano è costituito dai motocicli che, nell'ultimo decennio, crescono del 34% (quasi 40.000 motocicli)"*).

Lo scenario finale di Piano: le azioni

Alcune rilevazioni del RA ambientale evidenziano la mancata pianificazione di talune misure che si rivelerebbero estremamente efficaci. In particolare secondo il RA *"La media degli spostamenti in auto interni alla città è di circa 4 km e quasi il 50% di questi è addirittura inferiore a 2,5 km; questo*

*dato evidenzia l'ampio margine ancora disponibile nel promuovere politiche finalizzate al trasferimento modale dall'autovettura privata verso altre modalità di spostamento maggiormente sostenibili" (p.40). Ciò indica che l'utilizzo dell'autovettura è preferito per spostamenti brevi evidentemente non sufficientemente serviti dal TPL. Ne consegue la necessità di **pianificare mezzi di TPL di prossimità** come più volte proposto da tecnici esterni al comune (servizio navette di zona7bus di quartiere etc.)*

Mobilità ciclabile urbana e metropolitana

Quanto alla pianificazione degli obiettivi di ciclabilità essi paiono pure assolutamente minimi ed incoerenti con l'analisi costo-benefici, anche integrati con la citata letteratura in materia - che indica come l'incremento della ciclabilità sia capace di indurre grandi benefici ambientali e sanitari oltre che economici con minimi costi.

Tabella 7.3 Composizione degli itinerari prioritari della ciclabilità - Scenario di Piano⁵²

	Esistenti lungo itinerari prioritari	Prima fase	Seconda fase
Percorsi in struttura	40 km	34 km	44 km
Percorsi in segnaletica	8 km	47 km	5 km
Percorsi su strade moderate	4 km	22 km	25 km

La sopra riportata tabella induce a riflettere sulla pianificazione odierna e sulla reale volontà di incidere per una mobilità realmente sostenibile e sicura.

Tabella 7.11 Spostamenti modali meccanizzati per stato di fatto, Scenario di Riferimento e Scenario di Piano

Ripartizione modale degli spostamenti meccanizzati delle persone				
Tipo di spostamento	Modalità prevalente	Stato di fatto	Scenario di riferimento	Scenario di Piano
Spostamenti interno a Milano	Autovettura	30.2%	28.8%	22.9%
	Moto	7.3%	7.1%	6.9%
	Trasporto pubblico	56.7%	58.1%	63.0%
	Bici	5.7%	6.0%	7.1%

Il ridottissimo incremento di ripartizione modale per la ciclabilità rispetto allo scenario di riferimento così come il ridottissimo incremento di percorsi ciclabili nello scenario di Piano, indicano la mancanza di una visione di complementarità della ciclabilità che, per esempio, deve interessare ogni intervento pubblico, ogni rifacimento stradale.

Il Comune dovrebbe, d'ora in poi, porsi come obiettivo quello di includere nel rifacimento anche del solo manto stradale - in automatico - una area di ciclabilità'.

Al contrario si assiste quotidianamente a costose ristrutturazioni di viabilità che dimenticano inspiegabilmente la necessaria compresenza nel tessuto urbano di percorsi ciclabili leggeri. Davvero significativo l'esempio di via Domodossola da pochi giorni aperta di nuovo alla viabilità - antistante una stazione ferroviaria e di interscambio - eppure completamente priva di un percorso ciclabile ed anzi ostile alla ciclabilità perché con strettoie in cui il ciclista entra in competizione nello spazio stradale con le auto. Idem la neo ristrutturata piazza Giulio Cesare.

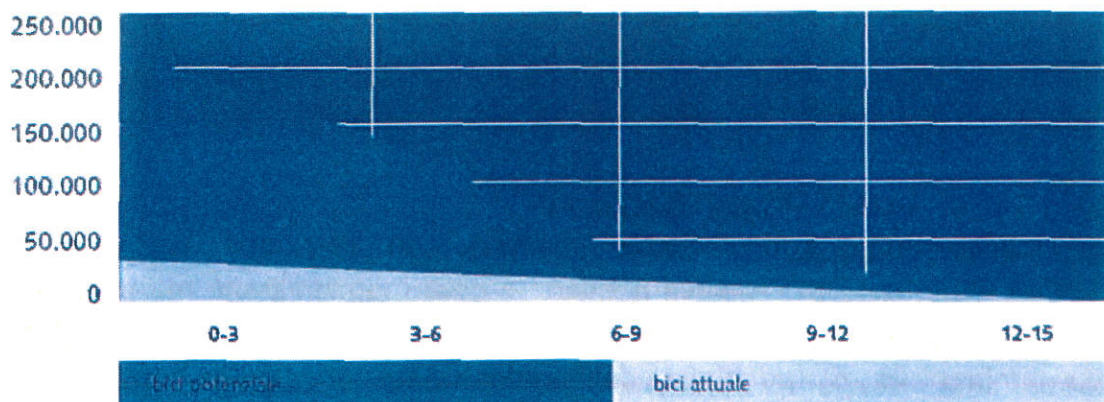
(pag 247 del RA) *"Le soluzioni che prevedono il restringimento della carreggiata sono più vantaggiose dal punto di vista della riduzione delle emissioni rumorose, in quanto favoriscono uno stile di guida più "regolare" e una naturale riduzione della velocità"*. Tuttavia questa soluzione è negativa dove non si sia al contempo previsto un itinerario ciclabile con un

proprio spazio. Dove al contrario ciò non sia avvenuto il restringimento costituisce un elemento di rischio per i ciclisti e di dissuasione dall'utilizzo della bicicletta come modo di spostamento.

E' un modo di procedere schizofrenico e contro cui le belle parole del pums possono poco o nulla.

Quale paragone di livello di ambizione si porta ad esempio il piano della ciclabilità di New York. Questa città nel 2008 ha completato un programma che in 3 anni ha realizzato 320km di percorsi ciclabili. Milano oggi ne programma 120 km in 10 anni cioè 12 km all'anno.

E ciò nonostante il piano MI-BICI (citato a pg. 11 tra la pianificazione e normativa per mobilità e trasporti considerata nella redazione del PUMS) ponesse per l'area metropolitana milanese l'ipotesi-obiettivo di raggiungere una domanda potenziale per la mobilità in bici pari al 20% della mobilità totale (il piano MI BICI faceva questa stima partendo da una ripartizione modale totale della mobilità in bici pari al 3.2% nel 2011).

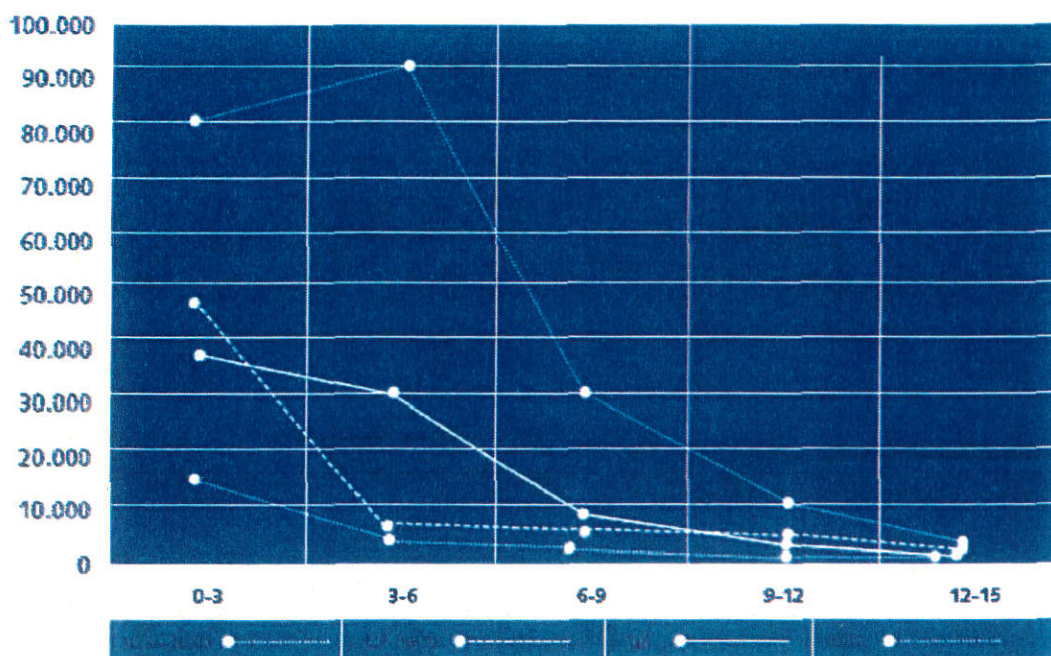


In definitiva, la domanda di natura sovralocale, alla quale è prioritariamente rivolta la rete MiBici, ammonta, per la sola quota di viaggi sovralocali, a 415.000 spostamenti giornalieri, pari a 830.000 viaggi, a fronte degli attuali 60.000. Di questi, l'86% pari a 717.000 viaggi, restano compresi entro la soglia dei 6 km.

La tabella seguente consente di analizzare la composizione per motivo dei viaggi in bicicletta, dove si evidenzia una presenza fortemente polarizzata sui motivi di lavoro e studio, presenza destinata a rafforzarsi ulteriormente con il crescere della domanda. Si osserva di converso come, per effetto della crescita della domanda, la ripartizione modale veda un sensibile decremento della quota legata a motivi di svago.

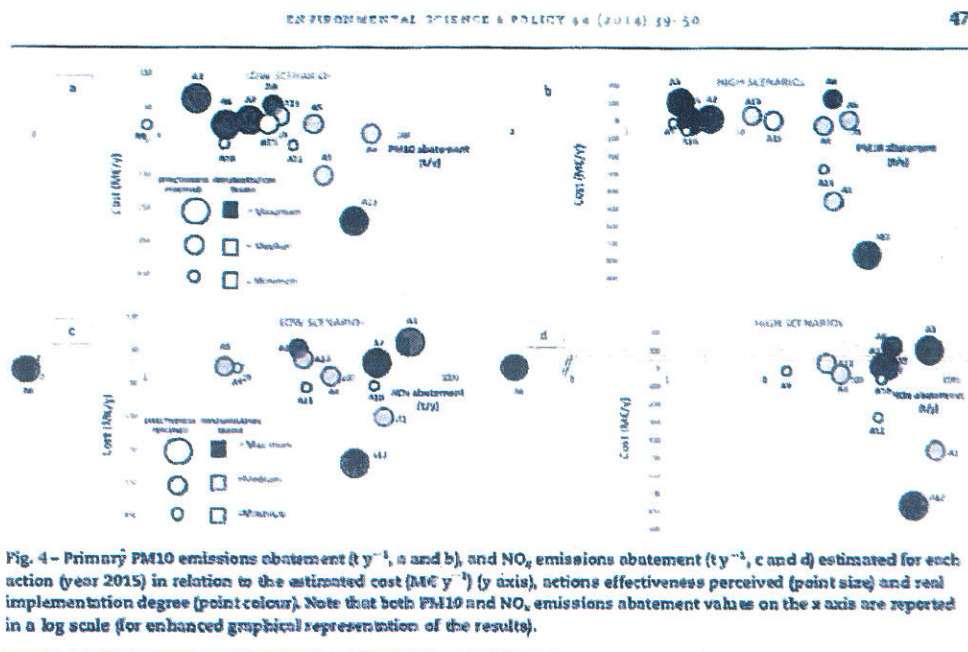
Oggi il PUMS presentato ipotizza uno share di ciclabilità al 2024 del 7,1% con un incremento del 1,1% rispetto allo scenario di riferimento.

Fig. 4 Domanda ciclistica potenziale



Scenario assolutamente incoerente insomma, in relazione sia alle potenzialità della mobilità ciclistica a Milano e area metropolitana ma pure in riferimento all'analisi di costo-beneficio che deriva dalla verifica di impatto ambientale di riduzione dell'inquinamento di diverse misure nell'area metropolitana esaminate nel recentissimo studio "An environmental, economical and socio-political analysis of a variety of urban air-pollution reduction policies for primary PM10 and NOx: The case study of the Province of Milan (Northern Italy)" Chiesa, M., Perrone, M.G., Cusumano, N., Ferrero, L., Sangiorgi, G., Lorenzoni, A., Bolzacchini, E., Ballarin Denti, A.A<Environmental Science and Policy>>, 2014; Vol. 44 (N/A): 39-50. [doi:10.1016/j.envsci.2014.07.012] [http://hdl.handle.net/10807/61729]. Da tale studio, come evidenzia il

grafico qui sotto riprodotto, emerge come la ciclabilità (rappresentata nel grafico come misura A12) risulti essere la misura in assoluto migliore al fine di rispondere – anche su base metropolitana – alle esigenze di mobilità e di riduzione degli inquinanti dell’aria.



Al riguardo è indispensabile che il PUMS ponga regole e criteri che indichino la riduzione della spesa per i percorsi ciclabili e ne dettino un automatismo in ogni intervento di viabilità che riguardi una qualsiasi area così come la sistematica creazione di spazi di sicurezza ciclabile ovunque si intervenga anche solo a ridisegnare la sosta sottraendo ad essa spazi ed assegnandoli alla ciclabilità.

Anche a tale ultimo riguardo si chiede che la proposta di Piano venga riformulata con una ulteriore integrazione che sottragga una quota (20/30%) degli stalli di sosta oggi esistenti o illegalmente utilizzati conferendola a percorsi ciclabili nel breve termine di 3 anni con

correlativa riquantificazione della spartizione modale in favore della ciclabilità all'esito di tale operazione.

L'AMBITO METROPOLITANO e LA LOGISTICA MERCI

Appare altresì non affrontato in alcun modo nel PUMS il tema della logistica su base metropolitana in particolare in riferimento all'auspicabile spostamento del trasporto merci su rotaia in collegamento, in particolare, ai carichi merci provenienti dal nord Europa attraverso il Gottardo su treno dalla Svizzera.

Tale tema, per l'incidenza che avrebbe in termini di emissioni, e per l'occasione che rappresenta andrebbe riproposto e utilizzato in sede di PUMS per ridurre il carico emissivo del trasporto merci nell'area metropolitana e per contribuire ad uno spostamento modale di tale trasporto da gomma a rotaia.

Il non aver considerato il tema rappresenta la perdita di una importante occasione.

Milano, 7 maggio 2015

Per l'Associazione Cittadini per L'aria ONLUS e in proprio



Anna Gerometta

Carta di Bologna per l'Ambiente Le Città metropolitane per lo sviluppo sostenibile

Bologna 8 giugno 2017

L'approvazione avvenuta nel 2015 da parte delle Nazioni Unite dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile *Trasformiamo il nostro mondo* basata sui *Sustainable Development Goals (SDGs)*, da raggiungere entro il 2030, ha rappresentato un evento storico. L'Agenda esprime un chiaro giudizio sull'insostenibilità dell'attuale modello di sviluppo, non solo sul piano ambientale, ma anche su quello economico e sociale. L'attuazione dell'Agenda richiede un forte coinvolgimento di tutte le componenti della società, a partire dai governi locali.

Ad essa è ispirata anche la *New urban Agenda* proposta nella dichiarazione conclusiva della conferenza Habitat III dell'Onu di Quito (17-20 ottobre 2016).

Il 4 dicembre 2015, in concomitanza con i lavori della Cop 21 di Parigi, è stata sottoscritta dai Sindaci delle principali città mondiali la *Paris City Hall Declaration* nella quale è riconosciuto il ruolo sempre più importante dei leader locali e regionali per un futuro a basse emissioni di carbonio e per affrontare i cambiamenti climatici. Il 30 maggio 2016 ad Amsterdam i Ministri responsabili per le questioni urbane e la coesione territoriale hanno siglato il documento *Urban Agenda for the Eu (Pact of Amsterdam)*, che ha rilanciato l'Agenda urbana europea attraverso 12 *partnership* tematiche.

Il 15 ottobre 2015 la Commissione europea ha presentato il nuovo Patto dei Sindaci integrato per l'energia e il clima basato su tre pilastri: mitigazione, adattamento ed energia sicura, sostenibile e alla portata di tutti. Le città firmatarie si impegnano ad agire per raggiungere entro il 2030 l'obiettivo di ridurre del 40% le emissioni di gas serra e ad adottare un approccio congiunto all'integrazione di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici.

Nel Rapporto nazionale italiano per Habitat III del giugno 2016 è contenuta la proposta di elaborare un'Agenda urbana nazionale attuando la norma legislativa che prevede il coordinamento delle azioni di tutte le amministrazioni centrali coinvolte insieme alle Regioni e alle città attraverso la modifica del Dpcm istitutivo del Comitato interministeriale per le politiche urbane (Cipu).

Gli obiettivi dello sviluppo sostenibile riguardano direttamente le città, e dalle città può derivare un contributo determinante al loro raggiungimento. Essi hanno un forte carattere trasversale e riguardano, oltre all'ambiente e alla mobilità, le dimensioni sociale, economica ed istituzionale.

L'Agenda urbana nazionale deve quindi essere incardinata sugli Obiettivi per lo sviluppo sostenibile (SDGs) indicando le azioni e le politiche necessarie per raggiungerli, come sostenuto dall'Alleanza italiana per lo sviluppo sostenibile (AsviS) nel Rapporto 2016 e contenuto nella proposta *L'Agenda per lo sviluppo urbano sostenibile* di ASviS e Urban@it – Centro nazionale di studi per le politiche urbane, a cui Anci ha collaborato e che ora è sottoposta ad una consultazione.

La costituzione delle Città metropolitane, in attuazione della legge n. 56 del 2014, ha modificato profondamente il precedente assetto istituzionale attribuendo loro l'indirizzo dello sviluppo economico e sociale, la pianificazione strategica e territoriale, il coordinamento dell'azione complessiva di governo del loro territorio. Esse sono il cardine principale sul quale modellare le dinamiche territoriali e gli obiettivi dello sviluppo sostenibile attraverso la promozione e la gestione

integrata dei servizi, delle infrastrutture e delle reti di comunicazione in una prospettiva di sviluppo strategico del territorio metropolitano. Occorre però completare il processo di riforma, riconoscendo alle Città metropolitane le risorse che consentano loro di procedere con la programmazione pluriennale delle attività e degli investimenti, superando le criticità quali la carenza di personale che non consentono loro di svolgere pienamente le funzioni loro assegnate comprese quelle relative ai temi dello sviluppo sostenibile.

Le Città metropolitane sono le aree urbane più importanti del Paese e possono perciò dare un impulso fondamentale affinché non solo le istituzioni, ma tutte le organizzazioni della società civile e i cittadini, diventino consapevoli dell'importanza degli obiettivi dell'Agenda Onu 2030 e siano coinvolti direttamente per il loro conseguimento.

Noi Sindaci e rappresentanti delle Città metropolitane, riuniti a Bologna l'8 giugno 2017 in occasione dell'incontro dei Ministri all'Ambiente dei paesi del G7, nel sottoscrivere la Carta di Bologna per l'Ambiente *Le Città metropolitane per lo sviluppo sostenibile*:

- constatiamo la distanza esistente fra il quadro nazionale di molti degli indicatori ambientali e gli obiettivi europei e internazionali di riferimento. Molto è stato fatto ma ci sono, su diversi temi, importanti divari da colmare. Lo sviluppo sostenibile non dipende solo dalle città, richiede un'azione congiunta e determinata da parte di tutti gli attori istituzionali a partire dal Parlamento e dal Governo nazionale. Ad essi ci appelliamo perché si crei la cornice normativa, finanziaria e culturale indispensabile per rendere pienamente efficaci le nostre azioni;
- riteniamo che le città e le comunità locali possano essere il motore fondamentale della transizione ecologica che avrà importanti ricadute sullo sviluppo anche economico del Paese. Per questo intendiamo assumerci tutto l'impegno e la responsabilità che sono necessari proponendo al Governo di elaborare un'Agenda urbana nazionale basata sugli SDGs e di agire in sede di Unione europea perché l'Agenda Onu 2030 venga assunta come il logico sviluppo della Strategia Europa 2020 anche per la predisposizione degli strumenti economico-finanziari del semestre europeo;
- proponiamo altresì che il Governo declini in questa chiave, unificandoli con gli indicatori del Benessere equo e sostenibile (Bes), il Documento di economia e finanza (Def) e il Programma nazionale di riforma (Pnr) annuali;
- crediamo importante misurare in modo trasparente, attraverso la definizione di obiettivi quantitativi, il nostro progresso verso il conseguimento dei traguardi degli SDGs in attuazione della Strategia nazionale per lo sviluppo sostenibile in corso di approvazione sulla base della proposta presentata dal Ministero dell'Ambiente il 21 marzo 2017 che dovrà essere accompagnata da un Piano nazionale che comprenda azioni e misure di sostegno;
- sosteniamo la necessità che nei provvedimenti legislativi e nei piani di livello locale, regionale, nazionale ed europeo sia esplicitamente riconosciuta e sostenuta una *governance multilivello* che traduca in politiche adeguate l'azione concorrente e coerente delle comunità locali per conseguire gli obiettivi dello sviluppo sostenibile.

Ci impegniamo pertanto a perseguire i principi e gli obiettivi generali della Carta integrandoli nelle visioni strategiche e negli Statuti delle nostre città e adattandoli al contesto locale. Ci impegniamo in particolare a:

- avviare in ciascuna città il percorso di costruzione di un'agenda metropolitana per lo sviluppo sostenibile nell'ambito della funzione di pianificazione strategica attribuita alle

Città metropolitane;

- **coordinare le iniziative utili a sostenere le azioni dei Comuni della Città metropolitana verso gli obiettivi di riferimento di seguito richiamati, indicando le condizioni e le politiche nazionali e regionali che sono necessarie per raggiungerli;**
- **promuovere l'educazione allo sviluppo sostenibile delle nuove generazioni in base alla Carta di Roma elaborata dalla Conferenza nazionale sull'educazione ambientale del 22 novembre 2016 fatta propria dai Ministri dell'Ambiente e dell'Istruzione;**
- **favorire il coinvolgimento dei cittadini e delle organizzazioni della società civile anche attraverso la condivisione degli obiettivi con le associazioni economiche, ambientaliste e del Terzo settore di ciascuna delle nostre città;**
- **sviluppare la massima cooperazione con le Regioni ed il Governo per il raggiungimento degli scopi di questa Carta rendicontando i progressi dei nostri territori nel raggiungimento degli obiettivi e adottando una Intesa in sede di Conferenza unificata Stato, Regioni ed autonomie locali per l'individuazione degli adempimenti e delle azioni di competenza di ciascun livello istituzionale;**
- **osservare l'andamento dei principali indicatori ambientali rispetto agli obiettivi, con un gruppo di lavoro dedicato presso il tavolo delle Città metropolitane presente in Anci, per suggerire alle città e alle Regioni le azioni necessarie per raggiungerli e per interloquire stabilmente con il Governo, anche attraverso incontri periodici con un Coordinamento che si propone venga costituito da parte dei principali Ministeri interessati (Ambiente, Infrastrutture, Economia e finanze, Sviluppo economico, Agricoltura) circa le politiche da adottare per il loro conseguimento. In questa sede saranno anche individuate le risorse finanziarie necessarie che dovranno far parte degli stanziamenti per lo sviluppo sostenibile contenuti nelle leggi annuali di bilancio.**

Obiettivi di riferimento delle agende metropolitane per lo sviluppo sostenibile

1. **Usò sostenibile del suolo e soluzioni basate sui processi naturali**

Obiettivi internazionali

- **L'obiettivo europeo è l'azzeramento del consumo netto di suolo al 2050 (ridurre il consumo medio a 1,6 mq/ab l'anno al 2020) e l'Agenda Onu richiede lo sforzo di anticiparlo al 2030.**

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Ridurre del 20% il proprio consumo netto di suolo al 2020 (dai 2 attuali a 1,6 mq/ab l'anno di media nazionale).**
- **Centrare le politiche urbanistiche sulla rigenerazione urbana. Interrompere i processi di dispersione insediativa al fine di aumentare la qualità urbana e preservare quella ambientale. Prevedere sviluppo urbanistico solo in presenza di trasporto pubblico sostenibile e dei principali servizi al cittadino sia pubblici che privati.**
- **Promuovere una pianificazione del territorio ed una gestione ambientale integrate per aumentare la coerenza delle politiche incoraggiando la partecipazione dei cittadini. Prevedere la definizione di prospettive strategiche di lungo termine coinvolgendo livelli**

e ambiti amministrativi diversi al fine di creare aree urbane di alta qualità.

Prospettive nazionali

- Approvazione sollecitata del disegno di legge sul consumo di suolo in discussione al Senato, con una modifica che differenzi gli oneri di edificazione tra suolo libero e suolo già compromesso.
- Creazione della banca dati degli edifici e delle aree dismesse disponibili per il recupero e il riuso prevista dal disegno di legge.
- Piano di azione nazionale concordato con Regioni ed enti locali per il conseguimento dell'obiettivo.
- Accelerazione dei processi di bonifica dei suoli nei Siti di importanza nazionale (Sin).

2. Economia circolare

Obiettivi internazionali

- Il Piano d'azione europeo per l'economia circolare del 2015 prevede al 2030:
 - a) il riutilizzo e il riciclo del 65% dei rifiuti;
 - b) il riciclo del 75% dei rifiuti da imballaggio;
 - c) la riduzione al massimo al 10% del collocamento dei rifiuti in discarica;
 - d) incentivi alle produzioni ecocompatibili che evitano la produzione di rifiuti.
- La Commissione ambiente del Parlamento europeo il 24.1.2017 ha proposto il 70% del riutilizzo e riciclo
- o dei rifiuti e al massimo il 5% del loro collocamento in discarica al 2030.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Raggiungere gli obiettivi europei più ambiziosi (riciclo 70%, discarica max 5% dei rifiuti) al 2030 riducendo la produzione dei rifiuti al di sotto della media europea e portando la raccolta differenziata ad almeno il 70% nel 2025 e l'80% nel 2030 (47,5% nel 2015 a livello nazionale).**

Prospettive nazionali

- Impegno prioritario sulle aree metropolitane nelle quali il problema della gestione dei rifiuti non è risolto.
- Piano di azione nazionale sull'economia circolare per recuperare il ritardo accumulato.
- Promozione della prevenzione dei rifiuti rafforzando le misure già previste nel Piano nazionale del 2013 che va aggiornato in base ai nuovi obiettivi europei.

3. Adattamento ai cambiamenti climatici e riduzione del rischio

Obiettivi internazionali

- Il quadro di riferimento europeo è la Strategia di adattamento ai cambiamenti climatici del 2013. Essa definisce le azioni per promuovere l'adattamento all'interno dell'Ue, migliorando il processo decisionale e concentrandosi sui settori più vulnerabili.
- Il tema dell'adattamento riguarda anche la sicurezza del territorio trattata, in particolare, nella direttiva europea relativa alla gestione del rischio alluvioni del 2007.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Redigere Piani locali di adattamento ai cambiamenti climatici (Nuovo Patto dei Sindaci**

per il Clima e l'energia 2015) e di prevenzione dei rischi di disastri integrati tra di loro e con gli altri strumenti di pianificazione per poter essere operativi entro il 2020 e avviare le azioni utili per raggiungere gli obiettivi.

- **Riconoscere le infrastrutture verdi come elementi indispensabili per l'adattamento e la mitigazione dei cambiamenti climatici, per l'aumento della resilienza dei territori e per la valorizzazione dei servizi ecosistemici (servizi di fornitura o approvvigionamento, di regolazione, culturali, di supporto secondo la definizione del *Millennium ecosystem assessment*).**

Prospettive nazionali

- Integrazione tra le iniziative *Italia Sicura*, *Casa Italia* e la Strategia nazionale di adattamento ai cambiamenti climatici del Ministero dell'Ambiente superando l'attuale separazione con il *Sendai framework for disaster risk reduction 2015-2030* del Dipartimento per la Protezione civile, anche attraverso una rendicontazione periodica delle risorse allocate e degli interventi realizzati.
- Strategia nazionale per la rigenerazione urbana che coordini gli interventi sulle periferie, per la riqualificazione energetica del patrimonio edilizio esistente e per la sicurezza sismica e idrogeologica.
- Norme legislative per l'inserimento dei criteri di resilienza al cambiamento climatico negli atti di pianificazione del territorio e nella progettazione di opere infrastrutturali pubbliche e private.
- Coordinamento tra le politiche dei diversi livelli di governo e delle relative strutture tecniche operative (Ministero dello Sviluppo economico, Ministero dell'Ambiente, Regioni ed enti locali) per pervenire ad un vero e proprio Sistema nazionale per la sostenibilità climatica ed energetica, con precisi obblighi per supportare adeguatamente gli enti territoriali.
- Attuazione rigorosa della norma della legge di Bilancio per il 2017 (legge n. 232 del 2016, articolo 1, comma 460) che dal 2018 prevede la destinazione esclusiva degli oneri di urbanizzazione alla realizzazione delle opere e ad interventi di rigenerazione urbana e di riqualificazione dell'ambiente compresa la prevenzione e la mitigazione del rischio idrogeologico e sismico.

4. Transizione energetica

Obiettivi internazionali

- La Comunicazione della Commissione del novembre 2016 prevede al 2030:
 - a) riduzione delle emissioni di gas serra del 40% rispetto ai livelli del 1990;
 - b) miglioramento dell'efficienza energetica del 30%;
 - c) 27% dell'energia prodotta da fonti rinnovabili.
- Si calcola che per raggiungere l'obiettivo fondamentale dell'accordo della Cop 21 di Parigi, cioè il contenimento dell'aumento di temperatura al di sotto di 2° C raggiungendo la soglia di 1,5° C, gli obiettivi Ue al 2030 andrebbero rivisti in modo ancor più ambizioso

Obiettivi per le città metropolitane e le aree urbane

- **Anticipare al 2025 gli obiettivi europei al 2030 anche attraverso i Piani di azione per l'energia sostenibile e il clima (Paesc) del *Nuovo Patto dei Sindaci*.**

Prospettive nazionali

- Revisione della Strategia energetica nazionale alla luce dell'obiettivo della Cop 21 di Parigi, coinvolgendo i Comuni e le Città metropolitane..
- Impegno per una politica energetica europea che metta in primo piano i cittadini, per una più

equa valorizzazione dell'energia prodotta e distribuita.

- Coordinamento nazionale tra tutti i soggetti e tutti i livelli di governo per il conseguimento degli obiettivi stabiliti superando l'attuale frammentazione tra le competenze dei diversi Ministeri.
- Sostegno alle città per l'attuazione dei Paesc e obbligo di fornitura con dettaglio comunale dei dati sui consumi energetici da parte degli erogatori dei servizi.

5. Qualità dell'aria

Obiettivi internazionali

- I limiti europei vigenti per il particolato sono: per il Pm 10 40 µg/mc come media annuale e 50 µg/mc come valore giornaliero che non può essere superato per più di 35 giorni l'anno; per il Pm 2,5 25 µg/mc come media annuale. Il limite massimo stabilito dall'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) per il Pm 2,5 è di 10 µg/mc.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Rispetto dei limiti per il Pm 10, superando le procedure di infrazione Ue verso l'Italia, e rispetto del limite stabilito dall'Oms per il particolato sottile di 10 µg/mc, più restrittivo di quello europeo, entro il 2025.**

Prospettive

- Concertazione interistituzionale con il Tavolo per la qualità dell'aria istituito presso il Ministero dell'Ambiente per il monitoraggio dei risultati conseguiti con il Protocollo di Intesa per la qualità dell'aria sottoscritto il 30 dicembre 2015 fra Ministero dell'Ambiente, Regioni e Anci e delle relative azioni immediate individuate il 2 febbraio 2016.
- Promozione da parte delle Regioni di accordi di programma fra i diversi enti territoriali per coordinare le politiche di contrasto delle emissioni inquinanti in atmosfera che comprendano misure di livello locale (blocchi del traffico, Zone a traffico limitato, *congestion charge*, ecc.) e nazionale (incentivi per il rinnovo degli impianti di riscaldamento, per la mobilità sostenibile, ecc.). Riconversione del parco veicolare (*green vehicles*), con un forte ridimensionamento della motorizzazione diesel in favore di veicoli meno inquinanti attraverso specifiche limitazioni alla circolazione e politiche fiscali premianti.
- Evoluzione dei sistemi di monitoraggio per una migliore comprensione dei fenomeni di inquinamento e delle loro sorgenti, attraverso strumenti di analisi in grado di prevedere i picchi di inquinamento e rendere possibile la programmazione anticipata degli interventi di contrasto come i blocchi del traffico.
- Sviluppo di strumenti di informazione e comunicazione univoci e coordinati.
- Verifica dello stato di attuazione dei Piani regionali e del Piano congiunto Governo – Regioni della Pianura padana del 2013, per valutare l'efficacia delle azioni adottate nei diversi ambiti (trasporti, industria, agricoltura, energia) e la messa a sistema dei relativi interventi.

6. Qualità delle acque

Obiettivi internazionali

- La direttiva Ue quadro sulle acque del 2000 si è proposta di prevenire il loro deterioramento qualitativo e quantitativo, di raggiungere lo stato di *buono* per tutte le acque entro il 31 dicembre 2015, di assicurarne un utilizzo sostenibile, di gestire le risorse idriche in bacini

idrografici.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- **Ridurre entro la soglia fisiologica del 10–20% le perdite delle reti di distribuzione idrica entro il 2030 (2/3 terzi in meno rispetto ad oggi) e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici portandoli allo stato di *buono* per tutte le acque entro il 2025.**

Prospettive nazionali:

- Piano nazionale di ammodernamento delle reti di distribuzione idrica.
- Aggiornamento dei Piani di ambito del servizio idrico integrato sulle base di *Water safety plan* per garantire la salute e la biodiversità delle acque.
- Miglioramento dello stato di depurazione attraverso l'attuazione della direttiva Ue 91/271/Cee, per la quale sono in corso tre procedimenti di infrazione contro l'Italia, anche al fine di aumentare la qualità dei corpi idrici ricettori marini, lacustri e fluviali con un impatto positivo sulla biodiversità.
- Innovazione delle attività agricole e zootecniche per ridurre il carico inquinante sulle acque superficiali.
- Programmazione dell'uso delle risorse idriche a livello di bacino per rendere compatibili le esigenze delle aree urbane con le altre compresa la produzione di energia.
- Divieto di rilascio di concessioni di derivazione d'acqua a scopo idroelettrico nei Siti di importanza comunitaria (Sic) e nelle Zone speciali di conservazione (Zsc), nelle aree protette ricadenti nei territori facenti parte dei Bacini imbriferi montani (Bim), nei bacini idrografici la cui superficie sottesa dall'impianto in progetto sia minore di 10 kmq. Abrogazione delle tariffe incentivate per gli impianti di potenza installata inferiore o uguale a 1 Mw con l'eccezione di quelli che utilizzino infrastrutture acquedottistiche o quelli costruiti su canali a destinazione irrigua, purché utilizzino esclusivamente le acque già concesse, nei limiti delle portate istantanee e dei periodi di utilizzo. Destinazione di almeno il 10% dell'importo complessivo annuo dei proventi dei canoni derivanti dalle concessioni ad interventi di miglioramento delle reti irrigue e di riconversione dei sistemi di irrigazione con preferenza verso il sistema a goccia.

7. Ecosistemi, verde urbano e tutela della biodiversità

Obiettivi internazionali

- La direttiva Ue *Natura 2000* prevede la conservazione degli *habitat* naturali, il tema è trattato dalla Comunicazione della Commissione europea del 2013 sulle Infrastrutture verdi ed è compreso nel nuovo *Patto dei Sindaci* del 2015 per l'adattamento ai cambiamenti climatici. Nel 2011 l'Ue ha adottato una Strategia per proteggere e migliorare lo stato della biodiversità nel decennio successivo.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- Raggiungere i 45 mq di superficie media di verde urbano per abitante entro il 2030, il 50% in più rispetto al 2014, portandola alla dotazione attualmente più elevata.
- Qualificare le domande di espansione insediativa e di nuova infrastrutturazione attraverso il controllo della forma urbana e della distribuzione territoriale riconoscendo l'irriproducibilità della risorsa suolo, soprattutto quello fertile, assicurando il mantenimento della biodiversità e prevedendo la realizzazione delle infrastrutture verdi.
- Ridurre il consumo di suolo anche attraverso l'attuazione delle reti ecologiche per

creare sistemi connessi che comprendano aree protette del sistema verde della Rete Natura 2000, boschi e foreste, aste fluviali con annesse fasce boscate e le piccole aree lacustri e umide (*stepping stones*) per la sosta e il ripopolamento dell'avifauna.

- Promuovere un utilizzo razionale delle risorse naturali sostenendo la gestione e la valorizzazione paesaggistica quali occasioni per rafforzare e promuovere la nascita di filiere produttive, per accrescere la sicurezza idrogeologica, per promuovere la *green economy*, per fornire servizi per il tempo libero e per aumentare il benessere e la qualità della vita dei cittadini.

Prospettive nazionali

- Riconoscimento del verde urbano nella sua totalità (pubblico, privato, urbano, periurbano) oltre la concezione di semplice *standard* urbanistico e previsione di adeguate soluzioni finanziarie per la sua manutenzione.
- Pianificazione di nuove categorie di aree e infrastrutture verdi adatte a fronteggiare il riscaldamento climatico.
- Incentivo all'inserimento della componente vegetale nelle ristrutturazioni edilizie e nelle nuove edificazioni.
- Promozione di meccanismi compensativi preventivi per le trasformazioni territoriali.
- Quantificare le opere di compensazione ecologico-ambientale da richiedere ai proponenti nell'ambito dei procedimenti di Valutazione Ambientale in termini di superficie, tipologia, valore economico corrispondente in relazione ai diversi tipi di intervento.

8. Mobilità sostenibile

Obiettivi internazionali

- Il Libro Bianco sui trasporti della Ue del 2011 ha fissato obiettivi fondamentali che sono stati ribaditi nel Pacchetto per la mobilità sostenibile del 2013. Fra questi, dimezzare l'uso delle auto alimentate con carburanti tradizionali entro il 2030 ed eliminarlo entro il 2050.
- La Direttiva europea 2014/94/Ue del 22 ottobre 2014 sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, recepita con il decreto legislativo n. 257 del 2016, regola l'adozione di un Quadro strategico nazionale per lo sviluppo del mercato dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti, al fine di ridurre la dipendenza dal petrolio e attenuare l'impatto ambientale, e stabilisce requisiti minimi per la costruzione della relativa infrastruttura.

Obiettivi per le Città metropolitane e le aree urbane

- Raggiungere almeno il 50% del riparto modale tra auto e moto e le altre forme di mobilità entro il 2020 e approvazione a questo fine dei Piani metropolitani per la mobilità sostenibile.

Prospettive nazionali

- Piano strategico per la mobilità sostenibile, da elaborare entro il 30 giugno 2017 in base alla legge n. 232 del 2016, e Piano di azione nazionale per sostenere le città nel perseguimento degli obiettivi Ue.
- Incremento degli investimenti per recuperare il ritardo nella dotazione di infrastrutture di trasporto pubblico delle città italiane, anche mediante assegnazione diretta del Fondo per il Trasporto pubblico locale (Tpl) alle Città metropolitane.
- Incentivi - monetari, fiscali, di *soft policy* - ai sistemi di trasporto intelligente, alla mobilità elettrica, alla mobilità a basse emissioni (Fondo per la mobilità sostenibile nel collegato ambientale alla legge di Stabilità per il 2016).

- Rispetto degli obiettivi e dei tempi contenuti nel decreto legislativo n. 257 del 2016 per la realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi in coerenza con il Piano infrastrutturale nazionale di ricarica elettrica da attuare in accordo con le città e le Regioni.
- Attuazione di quanto contenuto nel documento Elementi per una roadmap per la mobilità sostenibile elaborato dal Tavolo sulla mobilità della Presidenza del Consiglio dei Ministri, ed elaborazione da parte di Anci di linee guida per i comuni al fine di omogeneizzare la regolamentazione urbana della mobilità, compresa la limitazione alla circolazione dei veicoli più inquinanti nelle aree urbane con particolare riferimento ai motori diesel.

con il contributo di



urban@it

PROPOSTA Cittadini per l' Aria a COMMISSIONE AMBIENTE luglio 2017 limitazione progressiva diesel

- **1 gennaio 2018** : LEZ /PUMS * **divieto di circolazione diesel Euro 3 e Euro 4 senza filtro antiparticolato**, ** tariffazione, commisurata alla necessità di dissuadere l'ingresso in città di tali mezzi, veicoli diesel (Euro 3, 4, 5 e 6) che superano su strada livelli emissivi NOx(CF 2.1) di cui al Regolamento 2016/646 Real Driving Emissions (= > odierne categorie A, B e C dell'EQUA index = sistema classificazione veicoli per emissioni reali su strada in base a sistema Air'evolution a cui ha aderito il Comune di Milano).
- **1 gennaio 2020** : LEZ a pagamento ai veicoli che non rispettano fattore di conformità 1.5 su strada, (ovvero quelli rientranti nella categoria C dell'index EQUA).
- **Area metropolitana** : Coordinamento metropolitano favorendo l'adozione di analoghe misure nei comuni della Città metropolitana, incrementando in tale prospettiva adeguatamente servizio pubblico, ciclabilità e intermodalità
- **Dal 2025** divieto di accesso alla LEZ **di tutti i diesel**.

PROTOCOLLO D'INTESA
PER FAVORIRE LA REALIZZAZIONE DI INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE
E PROTEZIONE DALL'INQUINAMENTO DI PROSSIMITA' DELLE AREE SCOLASTICHE

tra
Cittadini per l'Aria
e
Comune di Milano

Premesso

- a) Cittadini per l'Aria , si propone di contribuire all'attuazione di misure ed interventi volti a ridurre l'inquinamento atmosferico oltre che a proteggere dall'esposizione ad esso le fasce più vulnerabili della popolazione;
- b) che il Comune di Milano riconosce l'attuale crisi ambientale del territorio urbano e considera pertanto prioritari tutti gli interventi volti a migliorare tale situazione, proteggendo la popolazione, ed in particolare le fasce più vulnerabili, dal traffico e dall'inquinamento di prossimità;
- c) che gli edifici scolastici siti nel Comune di Milano sono spesso privi di aree esterne adeguate e vivibili che favoriscano la permanenza degli studenti prima e dopo gli orari scolastici;
- d) che è necessario riqualificare lo spazio pubblico per renderlo vivibile, accessibile alla mobilità sostenibile e tale che ne possano beneficiare tutti i cittadini,
- d) che la popolazione scolastica rientra fra le fasce di popolazione particolarmente sensibili all'impatto dell'inquinamento atmosferico,
- e) che è accertato l'impatto rilevante sulla salute dell'esposizione traffico di prossimità ed è pertanto necessario realizzare ogni misura possibile al fine di allontanare il traffico dalle aree circostanti gli edifici scolastici, deviando ove possibile le strade ad intensa percorrenza e scoraggiando il raggiungimento degli edifici scolastici con le automobili;
- f) che a tal fine è necessario riqualificare le aree esterne alle scuole affinché venga favorito l'agevole raggiungimento delle stesse a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici fornendole di tutte le strutture necessarie a tale scopo.
- g) che si riconosce il contributo del verde – soprattutto di alto fusto - in termini di vivibilità delle aree pubbliche, mitigazione dell'inquinamento atmosferico, oltre che quale fattore di riduzione delle temperature e protezione dai raggi del sole nel periodo estivo, e che, pertanto, occorre favorire – ove ciò è tecnicamente possibile - la piantumazione di alberi ad alto fusto nelle aree circostanti le scuole oltre che la riconversione di aree oggi cementificate in aree verdi;
- h) che si riconosce il ruolo fondamentale dei cittadini – ed in particolare della componente genitori - oltre che degli organi scolastici - ai fini della individuazione dei bisogni della popolazione scolastica nell'ambito di tali progetti di riqualificazione;
- i) che si riconosce la possibilità di tutti i privati (cittadini e imprese) di poter contribuire alla riqualificazione delle aree esterne alle scuole;
- l) che per garantire l'aderenza dei progetti alle esigenze della popolazione scolastica e la rapida realizzazione degli interventi di riqualificazione, è opportuno che la progettazione da parte delle componenti scolastiche risponda a criteri prestabiliti che qui si definiscono e che il Comune di Milano si impegni, con i propri organi e uffici, a operare per la spedita

approvazione e realizzazione di tali progetti di riqualificazione e, ove opportuno, per il loro cofinanziamento.

- m) che l'attuale contingenza economica ostacola la pianificazione di celeri interventi di riqualificazione unicamente mediante fondi pubblici mentre si riconosce altresì l'importanza del coinvolgimento della componente privata nella realizzazione di progetti di riqualificazione urbanistica pubblica di cui possa beneficiare tutta la popolazione.

**TUTTO CIO' PREMESSO
SI CONVIENE E SI STIPULA QUANTO SEGUE**

ART. 1

Criteria di riqualificazione

Il Comune, con propria delibera, indica i requisiti di un progetto modello di riqualificazione delle aree esterne alle scuole, e segnatamente:

- **eliminazione di tutti gli stalli di sosta** delle automobili e moto su strada – ad eccezione di quello/i per disabili e/o scuolabus - nell'area prospiciente l'edificio scolastico per almeno 50 mt intorno ad esso;
- **riqualificazione dell'area pedonale** intorno alla scuola con eventuale suo allargamento
- **eliminazione della sosta auto/moto su verde** o aree pedonali prospicienti l'edificio e – ove tecnicamente fattibile - **piantumazione** con alberatura ad alto fusto per un'area circostante di almeno 100 mt di diametro
- **approntamento di adeguato spazio protetto di posteggio biciclette/skateboard** per gli studenti
- **realizzazione**, nell'ambito dei 100 mt di diametro intorno all'edificio scolastico, di collegamenti con corsie o piste ciclabili preesistenti e riqualificazione –ove utile – delle aree pedonali di accesso alla scuola
- **installazione di dissuasori di velocità, segnaletica orizzontale, e castelletti di attraversamento** nell'area circostante gli edifici scolastici al fine di ridurre la velocità dei veicoli e mettere in sicurezza l'arrivo a scuola degli alunni
- ove possibile, **pedonalizzazione** dell'area prospiciente la scuola o eventualmente per fasce orarie
- **riorganizzazione** - ove possibile - della viabilità nei 100 mt intorno all'edificio che riduca il traffico di prossimità
- Ove necessario, modificare il punto di ingresso alla scuola per ridurre l'esposizione dei bambini e dei ragazzi
- prevedere, ad una distanza minima di 100 mt., un'area "**drop and go**" in cui i genitori, costretti a raggiungere la scuola in auto, possano temporaneamente fermare, ma non sostare, per far scendere i figli che raggiungeranno a piedi l'ingresso della scuola

Art. 2

Approvazione dei progetti di riqualificazione

- a) Il Comune riconosce il ruolo dei cittadini nella progettazione di interventi di riqualificazione delle aree esterne alle scuole.

I progetti - predisposti dai genitori degli studenti con l'ausilio di tecnici di propria scelta - vengono sottoposti al vaglio del Consiglio di Istituto che darà il proprio benestare alla presentazione al Comune.

La progettazione dovrà rispondere a criteri di risparmio delle risorse e prevedere minime strutture. Il Consiglio di Istituto potrà opporsi al progetto unicamente ove lo stesso sia viziato da irrazionalità e/o ricorrano gravi motivi tali che da essi derivi ostacolo all'attività scolastica e didattica. Ove più progetti di riqualificazione concorrano il Consiglio d'Istituto darà il suo benestare a quello che riduca maggiormente il traffico di prossimità attiguo alla scuola.

- c) I progetti verranno realizzati (mediante cofinanziamento pari al 50%) con fondi privati reperiti per mezzo del contributo - anche in natura - delle attività commerciali, aziende e i privati che potranno vedere riconosciuto il loro contributo con stallo apposto all'interno dell'area riqualificata, eventualmente nell'ambito di accordi di sponsorizzazione, nonché con la possibilità per i privati: i) di destinare alla realizzazione dei progetti di riqualificazione - e segnatamente ad un costituendo fondo "PAS" (protezione area scolastica) - gli importi dovuti a titolo di oneri di urbanizzazione per interventi su immobili di proprietà, ii) di svolgere le opere richieste direttamente a titolo di scomputo degli oneri concessori per interventi edilizi nell'area di riferimento;
- d) Il Comune si impegna a dare il proprio visto tecnico alla realizzazione degli interventi di cui sopra con priorità sugli altri lavori pubblici e comunque non oltre 60 giorni dal deposito del progetto da parte dei cittadini, (e a devolvere - per sostenerne la realizzazione di almeno ***% del costo dei progetti a proprio carico - almeno il 40% dei fondi annuali da bilancio destinati agli interventi di manutenzione stradale).
- e) Il Comune non richiederà modifiche ai progetti se non tecnicamente indispensabili alla loro più rapida realizzazione o ad una più incisiva riduzione del traffico di prossimità; in quel caso il Comune si impegna a formulare le sue osservazioni e richieste di integrazioni e modifiche entro il medesimo termine di 60 giorni. Il Comune - in adempimento del presente Protocollo - destina sin d'ora annualmente una quota di almeno *** ore di lavoro degli uffici tecnici al fine di rendere spedita l'approvazione dei progetti.

Art. 3

APPALTO E DIREZIONE LAVORI

Gli appalti per la realizzazione dei lavori saranno gestiti in concorrenza dal tecnico scelto da una commissione di genitori con la supervisione dei finanziatori.

Art. 4

IMPEGNO DEL COMUNE DI MILANO E CITTADINI PER L'ARIA

Il Comune di Milano e Cittadini per l'Aria si impegnano a diffondere tramite i propri canali i contenuti del protocollo in modo da veicolare alle componenti scolastiche l'opportunità da esso rappresentata. creerà - con l'assistenza e la collaborazione del Comune - un'area del proprio sito che illustri le modalità operative del protocollo e ove verranno inseriti progressivamente i progetti attuati in base al protocollo.

In adempimento del Protocollo Cittadini per l'Aria è autorizzata a organizzare, all'interno delle Scuole, momenti di incontro per i genitori che, oltre a descrivere i profili del protocollo, illustrino la problematica ambientale sottesa al protocollo stesso.

Art. 5

INTERVENTI DI RIQUALIFICAZIONE AD INIZIATIVA DEL COMUNE

Il Comune si impegna, negli interventi di riqualificazione in aree limitrofe alle scuole da esso gestiti e promossi e nella progettazione urbanistica e viabilistica, ad attenersi ai medesimi criteri di cui all'art. 1.

Art. 4

DURATA

Il presente Protocollo resterà in vigore 36 mesi e sarà rinnovato automaticamente se non disdetto entro sei mesi dalla scadenza

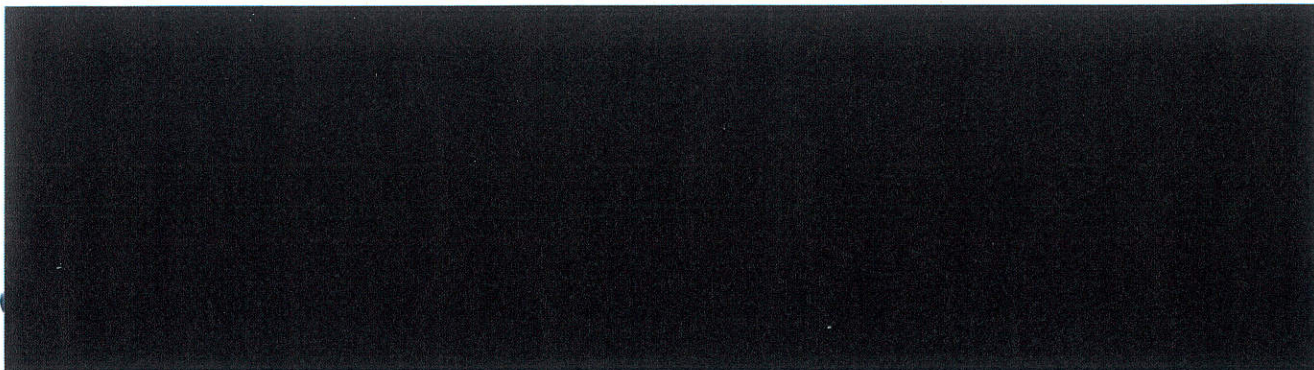
Claudia Ceccarelli

Da: [REDACTED]
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 11:40
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Oggetto: Osservazioni Cittadini per l'aria 2017 PUMS
Allegati: Osservazioni CPA PUMS 2017.docx (1).pdf; PUMS osservazioni CPA2015.pdf; propostalimitazionediesel.docx; Carta di bologna per l'ambiente.pdf; PROTOCOLLOSCUOLECPA.doc

Egregi Signori,
si allegano osservazioni al PUMS con relativi allegati ivi citati.

Distinti saluti

Anna Gerometta – Cittadini per l'aria onlus



Before printing this e-mail, please think about the environment

Leggi Messaggio

Da: "Per cont[REDACTED]"

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC:

Ricevuto il: 09/10/2017 01:11 PM

Oggetto: POSTA CERTIFICATA: Osservazioni Cittadini per l'aria 2017 PUMS

Priorità: normale

[Osservazioni CPA PUMS 2017.docx \(1\).pdf\(831350\)](#)

[PUMS osservazioni CPA2015.pdf\(789727\)](#)

[propostalimitazionediesel.docx\(11107\)](#)

[Carta di bologna per l'ambiente.pdf\(165581\)](#)

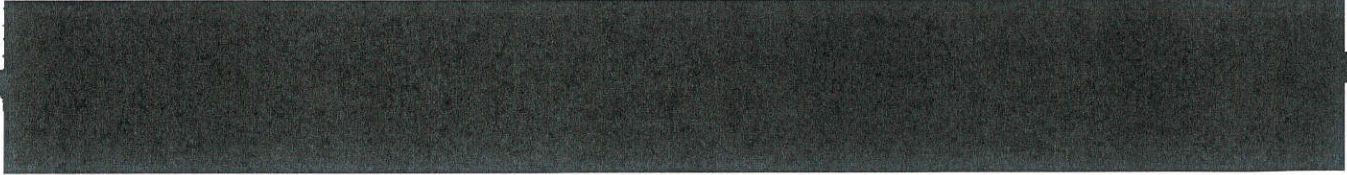
[PROTOCOLLO SCUOLE CPA.doc\(34156\)](#)

- [Mostra Certificato](#)

- [Azioni ▼](#)

[Cancella](#) [Segna come:](#) [Da leggere](#) [Sposta in:](#) [INBOX](#) [DELETED ITEMS](#) [DRAFTS](#) [RECEIPTS](#) [SENT ITEMS](#) [da webmail](#) [mail non pums](#) [pums trattate](#) [spam](#)

Egredi Signori, si allegano osservazioni al PUMS con relativi allegati ivi citati. Distinti saluti Anna Gerometta – Cittadini per l'aria onlus





OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

COMUNE DI MILANO
AREA PIANIFICAZIONE
PG 465955/2017
Del 16/10/2017 15:01:16
CELESTINO PIETRO GIO
(S) U.PIANIFICAZIONE GEN
16/10/2017

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	Municipio 4
Nome	
<input type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	
Ruolo ricoperto	Assessore e Presidente Commissione Territorio
Via/piazza	
Città	milano
E-mail	
Telefono	
Codice Fiscale	

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.1.3.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	189/374

Motivazioni

Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria.

Richiesta di inserimento del QUARTIERE SAN LUIGI zona Corso Lodi, per le vie : Piazza San Luigi, Via Scrivia, Via Tagliamento, Via Don Bosco, Via Verbeno, Via Breno. all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Piazza San Luigi è interessata da viabilità circolare con stalli di sosta centrali. Tale viabilità dovrà essere rivista con apposito piano. Il piano rientra nella riqualificazione delle zona Prada /Simpbiosys già in opera.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

QUARTIERE SAN LUIGI

Osservazione n. 2			
Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo 7.3.1.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina 189/374
Motivazioni			
<p>Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria.</p> <p>Richiesta di inserimento del QUARTIERE GRIGIONI zona Corvetto (Via Martinengo, Via Rosselli, Via Veneziano, Via Codogno, Via del Castagno, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Val Passiria,...) all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Il quartiere ha già alcune vie con divieto dei 30km/h. Via Martinengo è contenuta nel PUMS e individuata per diventare a divieto dei 30km/h. Tale via appartiene al quartiere Grigioni. Il quartiere si presta molto bene a diventare ZONA30 rispettando gli indicatori segnalati (pag191/374 del Documento di Piano) di densità abitativa, di popolazione scolastica, di traffico in rete locale, di intersezioni recidive.....Osservando la Tavola 3_Moderazione del Traffico viene evidenziato una zona gialla "ZONA 30 DI PROGETTO" in corrispondenza della Via Martinengo. Potrebbe proprio essere quella la zona oggetto di questa osservazione.</p>			
Testo da eliminare o sostituire			
<p>Testo da inserire</p> <p><input type="checkbox"/> In sostituzione del testo da eliminare <input type="checkbox"/> All'inizio del capitolo <input type="checkbox"/> Alla fine del capitolo</p> <p><input type="checkbox"/> Dopo la frase:</p> <p>QUARTIERE GRIGIONI</p>			

Osservazione n. 3

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.1.3.
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	189/374

Motivazioni

Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria.

Richiesta di inserimento del QUARTIERE ROGOREDO zona inclusa nelle vie Monte Cencio, Via Monte Palombino, Via Peralba, Via Freikofl, Via Monte Popera, Via Monte Piana all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Il quartiere Rogoredo è interessata da un piano di riqualificazione con nuovi insediamenti (Quartiere Santa Giulia) che completano una realtà più storica, vissuta dai cittadini come piccolo borgo antico. Tale viabilità dovrà essere rivista con apposito piano.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

QUARTIERE ROGOREDO

Osservazione n. 4

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	212/374

Motivazioni

Inserire modificifica della viabilità in ingresso tramite Via Varsavia e Via Sulmona, prevedendo uno sbocco della strada SS Paullese su Piazza Cuoco, tramite un sovrappasso che da via merezzate connette piazzale Cuoco. La realizzazione di questa infrastruttura permette l'abbattimento del cavalcavia di piazzale Corvetto, con relativa riqualificazione dell'area.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase: La Soluzione indicata dal Pums, superato il fascio di binari,..... etc

A tal proposito si indica la necessità di realizzare un sovrappasso da via Merezzate a Piazzale Cuoco.

Osservazione n. 5

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.6
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	143/347

Motivazioni

Realizzare su Piazza Mistral di un Hub Gran Turismo permette un pieno interscambio tra FFSS, MM3, Passante Ferroviario e viabilità cittadina. Valorizzando l'area della piazza attualmente scenario di continuo degrado e parcheggio selvaggio.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Rogaredo M3, indicare ROGOREDO M3 PIAZZA MISTRAL.

Tavola da modificare - Proposta n. 1	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3	
Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data

firma



OSSERVAZIONE AL PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 13 del 08.06.2017

Protocollo

Alla Direzione Mobilità Ambiente Energia
Area Pianificazione e Programmazione Mobilità

Via Beccaria, 19
20122 Milano

P.E.C.: pianimobilita@pec.comune.milano.it

Dati Osservante	
Cognome	MUNICIPIO 4
Nome	
<input type="checkbox"/> In qualità di rappresentante dell'Ente / Società / Associazione / Altro	
Ragione sociale	
Ruolo ricoperto	
Via/piazza	
Città	MILANO
E-mail	
Telefono	
Codice Fiscale	

Le osservazioni, suddivise per capitolo di riferimento, vanno inserite compilando le schede riportate nelle pagine seguenti. Il presente documento prevede l'inserimento di un numero massimo di 5 osservazioni per i documenti del PUMS e 3 per le tavole. E' possibile allegare ulteriori copie del documento qualora si desiderasse inserire un numero maggiore di osservazioni, avendo cura di indicarle nell'elenco allegati del documento principale.

Aperto il documento in Microsoft Word, sarà possibile compilare soltanto i campi modulo previsti. Qualora Word mostrasse il documento aperto in modalità di lettura (modifiche disattivate), premere ESC per tornare al layout di stampa.

In OpenOffice e altri Word processor i campi modulo non saranno funzionanti, e si potrà inserire il testo negli appositi spazi come in un documento normale. Le caselle di spunta non saranno attivabili, e potranno essere sostituite con una X.

Osservazione n. 1

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.1.1.2
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	134/374

Motivazioni

Nell'ambito del progettazione del prolungamento del MM3, si indica come prioritaria l'adeguamento delle fermate esistenti, all'interno del Municipio 4, alla normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche, in particolare all'uscita MM3 Porto di Mare, lato via Fabio Massimo (oggi area in trasformazione).

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: il Pums di conseguenza propone:

la programmazione di interventi sulle fermate MM3 per l'abbattimento delle barriere architettoniche con particolare riferimento alla fermata PORTO DI MARE lato via Fabio Massimo..

Osservazione n. 2

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.1.3
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	195/374

Motivazioni

Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria.

Richiesta di inserimento del QUARTIERE FORLANINI e MONLUE' all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Nello specifico il quartiere è delimitato via marco bruto, via forlanini, via zante e via pecorini.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

- In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Osservazione n. 3

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo	7.3.3.1
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina	227/374

Motivazioni

Si rende necessario ampliare la rete di piste ciclopedonali all'interno del municipio 4 con particolare attenzione al tratto Piola – Romagna lungo Viale Campania, che consente il raccordo le ciclabili di viale Argonne e Piazzale Susa.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: Via Delle forze armate, via Ripamonti.

o gli assi viabilistici della circonvallazione esterna nel tratto tra Piola e Romagna lungo viale Campania.

Osservazione n. 4

Documento Documento di piano Analisi costi/benefici
 Rapporto ambientale Sintesi non tecnica

Capitolo 7.3.3.1

Pagina 227/374

Motivazioni

Realizzazione pista ciclabile in area periferica di vocazione residenziale, da via Salomone a Viale Ungheria, con deviazione su via Zama, facendo passare la ciclabile sul lato ferrovia oggi area a verde.

Testo da eliminare o sostituire**Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo

Dopo la frase: dopo osservazione 3 di questo documento.

O nel quartiere periferico del Municipio 4 tra via Salomone e viale ungheria.

Osservazione n. 5

Documento	<input type="checkbox"/> Documento di piano	<input type="checkbox"/> Analisi costi/benefici	Capitolo
	<input type="checkbox"/> Rapporto ambientale	<input type="checkbox"/> Sintesi non tecnica	Pagina

Motivazioni**Testo da eliminare o sostituire****Testo da inserire**

In sostituzione del testo da eliminare All'inizio del capitolo Alla fine del capitolo
 Dopo la frase:

Tavola da modificare - Proposta n. 1

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 2

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Tavola da modificare - Proposta n. 3

Tavola n.	Titolo
Descrizione delle modifiche	

Allegati all'osservazione

Elenco allegati	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Informativa ai sensi della legge n. 675 del 31.12.1996

Ai sensi dell'art. 10 della legge 675/96, i dati forniti formano oggetto di trattamento nel rispetto della normativa sopra richiamata, in modo lecito ed in osservanza degli obblighi di correttezza e riservatezza. Tali dati potranno essere trattati per le finalità connesse all'espletamento inerente l'osservazione presentata. Titolare del trattamento dei dati è il Comune di Milano e il responsabile dei dati è il Direttore dell'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità.

I dati potranno essere trattati anche mediante supporto informatico.

L'interessato ha diritto a quanto previsto dall'art. 13 della suddetta legge.

Quanto scritto dall'interessato nel presente documento, con eccezione dei dati personali, potrà essere pubblicato nel Documento di Piano e nei suoi allegati.

Accetto di essere eventualmente ricontattato a proposito delle osservazioni da me presentate

data

firma

Claudia Ceccarelli

Da: Pietro Giorgio Celestino <[redacted]>
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 23:40
A: pianimobilita@pec.comune.milano.it
Cc: Assessore Granelli; Alfonso Di matteo; Stefano Fabrizio Riazzola
Oggetto: I: Osservazione PUMS Municipio 4.
Allegati: OSSERVAZIONI PUMS MUNICIPIO 4 PAG.1.docx; OSSERVAZIONI PUMS MUNICIPIO 4 PAG.2.docx

Da: Marco Pietro Granelli per conto di Assessore Granelli
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 20:05
A: Pietro Giorgio Celestino; Assessore Granelli
Cc: Alfonso Di matteo; Stefano Fabrizio Riazzola
Oggetto: R: Osservazione PUMS Municipio 4.

La ringrazio per l'invio. Le chiedo però di inviarle quanto prima alla email pianimobilita@pec.comune.milano.it come da comunicazione pubblicata sul sito del Comune di Milano a Luglio scorso e email inviata stamattina a tutti i Municipi.

Come ci siamo detti a voce, siamo oltre il termine odierno delle ore 12, ma vedrò con gli uffici e la segreteria generale di come fare in modo di considerare anche queste osservazioni. La invito ad inviarci anche la Delibera quando sarà approvata.

Grazie

Marco Granelli

Da: Assessore Granelli
Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 09:27
A: Fabio Luigi Arrigoni <[redacted]>; Samuele Piscina <[redacted]>; Caterina Maria Antola <[redacted]>; Paolo Guido Bassi <[redacted]>; Alessandro Bramati <[redacted]>
Oggetto: avviso urgente per Municipi per osservazioni PUMS

Oggetto: avviso urgente per Municipi per osservazioni PUMS

Oggetto: URGENTE Osservazioni al PUMS – termine invio oggi lunedì 9 ottobre 2017 ore 12 – modalità di invio necessarie

All'attenzione del Presidente e del Direttore del Municipio

Si ricorda che oggi, lunedì 9 ottobre 2017 scade il termine per l'invio delle Osservazioni al PUMS. Le osservazioni vanno inviate secondo le modalità indicate nel sito del Comune di Milano (http://www.comune.milano.it/wps/portal/ist/it/servizi/mobilita/Pianificazione_mobilita/piano_urbano_mobilita).

Nel caso in cui il Municipio abbia scelto di approvare una delibera contenente le Osservazioni, è necessario che la delibera riporti le osservazioni nella modalità indicata dal Comune di Milano e che la delibera venga

inviata entro le ore 12 di oggi lunedì 9 ottobre 2017 all'indirizzo di posta elettronica

pianimobilita@pec.comune.milano.it

Cordiali saluti.

Marco Granelli

Da: Pietro Giorgio Celestino

Inviato: lunedì 9 ottobre 2017 19:46

A: Assessore Granelli <[redacted]>

Cc: Alfonso Di matteo <[redacted]>

Oggetto: Osservazione PUMS Municipio 4.

Buona sera Assessore,

come d'accordo le anticipo le osservazioni del municipio tramite i moduli predisposti per le osservazioni pubbliche.

Giovedì, durante il prossimo consiglio, discuteremo il testo della delibera che raccoglie tutte le osservazioni.

Grazie.

PIETRO GIORGIO CELESTINO

*Assessore all'Edilizia, Viabilità,
Sport e tempo libero, Commercio ed Attività Produttive.
Municipio 4 – Comune di Milano.*

Cell. [redacted]



Milano



Leggi Messaggio

Da: "Per conto di- [REDACTED].it" <posta-certificata@telecompost.it>

A: pianimobilita@pec.comune.milano.it

CC: [REDACTED]

Ricevuto il: 09/10/2017 11:39 PM

Oggetto: ANOMALIA MESSAGGIO: I: Osservazione PUMS Municipio 4.

Priorità: normale

postacert.eml(159139)

smime.p7s(3321)

• [Mostra Certificato](#)

• [Azioni](#) ▼

[Cancella](#) [Segna come](#) [Da leggere](#) [Sposta in: INBOX DELETED ITEMS DRAFTS RECEIPTS SENT ITEMS](#) [da webamat mail non pums pums trattate spam](#)

Anomalia del messaggio Il giorno 09/10/2017 alle ore 23:39:53 (+0200) è stato ricevuto il messaggio "I: Osservazione PUMS Municipio 4." proveniente da "[REDACTED]" ed indirizzato a: pianimobilita@pec.comune.milano.it Tali dati non sono stati certificati per il seguente errore: Impossibile effettuare il riconoscimento della firma. Il messaggio originale è incluso in allegato



COMUNE DI MILANO
CONSIGLIO DI MUNICIPIO N. 4



COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 4
PG 483792/2017
S-SUPPORTO AGLI ORGA
Del 16/10/2017 08:30:17
DELIBERE CONSIGLIO
MUNICIPIO 4 52/2017

COMUNE DI MILANO
AREA MUNICIPIO 4
PG 483792/2017
S-SUPPORTO AGLI ORGA
Del 16/10/2017 08:30:17
(S) ARCH AREA MUNICIPIO
16/10/2017

OGGETTO:

**OSSERVAZIONI AL P.U.M.S. – PIANO URBANO
MOBILITA' SOSTENIBILE**

DELIBERAZIONE N. 52

SEDUTA DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO DEL 12 OTTOBRE 2017

CONVOCATA CON AVVISO DEL 06/10/2017

PRESIEDUTA DAL VICE PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI MUNICIPIO:

ROSA POZZANI

PRESENTI I CONSIGLIERI:

ALeni, BASSI, BELVEDERE, BERGONZI, BIANCO, BIGATTI, BOSSI, CARATTONI, CASIRAGHI,
CELESTINO, CONTE, CORMIO, DI MATTEO, MARIANI, MELLONI, MILICI, MISANI, PEREGO,
POZZANI, ROCCA, SCHIAFFINO, SCHIAVO, SIRONI, TESTA, TOMELLINI, VERRI.

E COSI' ESSENDO PRESENTI N. 26 CONSIGLIERI LA SEDUTA E' LEGALE

E QUINDI ASSENTI IN N. DI 5

IBRAHIM, SCHIANNI, SILVA, STRANO, TRAVERSA.

ASSISTE IL SEGRETARIO

ALDO BRACCIO

IL CONSIGLIO DI MUNICIPIO 4

Visti:

- lo Statuto del Comune di Milano;
- l'art. 22 del vigente Regolamento dei Municipi del Comune di Milano;
- Acquisiti agli atti i pareri favorevoli espressi ai sensi dell'art. 49 del D. Lgs 18 agosto 2000 n.267 dal Direttore dell'Area Municipio 4 in ordine alla regolarità tecnica
- Acquisito inoltre il parere favorevole di legittimità espresso dal Direttore dell'Area Municipio 4 ai sensi dell'art. 2 del vigente Regolamento comunale per il sistema dei controlli interni e dell'art. 33 del vigente Regolamento dei Municipi del comune di Milano, che del presente atto forma parte integrante e sostanziale
- vista l'entroestesa relazione che forma parte integrante della presente deliberazione;

Atteso che:

sussistono gli estremi d'urgenza, in considerazione dei termini ordinatori per cui si propone l'immediata eseguibilità del presente provvedimento;

sulla base dell'esito della votazione espressa nei seguenti termini:

Presenti 26

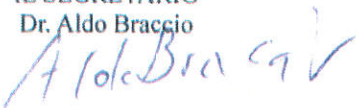
- voti favorevoli n. 18
- voti contrari n. =
- astenuti n. =

Astenuti dal voto ai sensi dell'art. 29 comma 2
del Regolamento Interno Consiglio di Municipio n. 8 (Aleni, Bergonzi, Bianco, Bigatti, Cormio, Melloni, Misani, Perego)

DELIBERA

- di approvare la relazione allegata che forma parte integrante della presente deliberazione
- di dichiarare, ai sensi dell'art. 42 comma 6 del Regolamento dei Municipi del Comune di Milano, la presente deliberazione immediatamente eseguibile stante l'urgenza evidenziata in premessa.

IL SEGRETARIO
Dr. Aldo Braccio




LA VICE PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO DI MUNICIPIO 4

Rosa Pozzani



Visto: IL DIRETTORE AREA MUNICIPIO 4
Dott. Salvatore Sirna



- ALL'ASSESSORE ALLA MOBILITA' ED AMBIENTE

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE - PUMS - OSSERVAZIONI MUNICIPIO 4

Premesso che:

- l'art. 22 della Legge n. 340 del 24.11.2000 prevede che i Comuni istituiscano appositi Piani Urbani della Mobilità *"al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane"*:

- i Piani Urbani della Mobilità comprendono l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città;
- le normative comunitaria (Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'Unione Europea del 27.6.2001), nazionale (D.Lgs. n. 152 del 3.04.2006) e regionale (in particolare D.C.R. n. VIII/351 del 13.03.2007, D.G.R. n. VIII/6420 del 27.12.2007, D.G.R. n. VIII/10971 del 30.12.2009 e D.G.R. n. IX/761 del 10.11.2010), prevedono per i Piani e Programmi relativi al settore della mobilità l'assoggettamento alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (di seguito, per brevità, VAS), dalla medesima normativa disciplinata;
- allo stato non risulta peraltro ancora puntualmente delineato a livello normativo il procedimento di formazione e approvazione dei Piani Urbani della Mobilità, in attuazione di quanto previsto dal sopra citato art. 22 della Legge n. 340 del 24.11.2000;

Preso atto che, come risulta in dettaglio esposto nella Relazione Tecnica predisposta dall'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità in data 14.11.2016, allegata al presente provvedimento quale sua parte integrante e sostanziale:

- il vigente Piano Urbano della Mobilità per la Città di Milano è stato approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 30 del 19 marzo 2001 ed aggiornato con successiva variante approvata con provvedimento n. 600 del 22 maggio 2006 del Commissario per l'Emergenza del Traffico e della Mobilità nella Città di Milano;
- con deliberazione di Giunta Comunale n. 2342 del 09.11.2012 sono state approvate le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità (PUM), e del relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in attuazione della normativa sopra citata;
- tutta la procedura di VAS è stata informata al principio del più ampio coinvolgimento a fini partecipativi di tutti i soggetti qualificati o, comunque, portatori di interesse, garantendo, non soltanto le misure minime di partecipazione previste dalla normativa nazionale e regionale vigente (quali forum, pubblicazione e messa a disposizione dei documenti, Conferenze di verifica e di valutazione, presentazione di osservazioni ed apporti collaborativi, richiesta di pareri), ma anche attivando ulteriori forme di informazione e

consultazione non previste dalla normativa di riferimento, quali istituzione di tavoli tematici, incontri dedicati con i Consigli di zona e con gli Enti e i soggetti interessati su temi specifici, attività di presentazione al pubblico del Piano mediante diversi incontri pubblici tenutisi in tutte le zone di decentramento;

- sono stati valutati e le osservazioni aventi valenza ambientale sono state controdedotte dall'Autorità
- Competente, d'intesa con l'Autorità Procedente, per la VAS in sede di espressione del Parere Motivato favorevole, con prescrizioni, sulla compatibilità ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (cfr. Provvedimento Dirigenziale P.G. 436020 del 4.08.2015);
- in sede di stesura finale del suddetto Piano, alla luce dei contenuti del Parere Motivato *de quo*, sono stati anche valutati e recepiti, nei termini indicati nella citata Relazione Tecnica, laddove ritenuti coerenti con gli obiettivi e le strategie del Piano, gli apporti collaborativi pervenuti aventi contenuto trasportistico, al fine di assicurare, sin dalle prime fasi del procedimento, la più ampia partecipazione alla costruzione dello scenario del Piano medesimo, in coerenza anche con il principio di economicità procedimentale;

Visto il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile predisposto dall'Area Pianificazione e Programmazione Mobilità in esito alla sopra delineata procedura di VAS, allegato al presente provvedimento quale sua parte integrante e sostanziale;

Dato atto che, come emerge dalla sopra citata Relazione Tecnica, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, oggetto di adozione con il presente provvedimento:

- assume come riferimento territoriale per la pianificazione degli interventi il territorio comunale, in stretta correlazione ed imprescindibile integrazione con il Piano di Governo del Territorio, e sviluppa contestualmente proposte relativamente all'"area vasta", da intendersi quale contributo del Comune di Milano al dibattito in corso, presieduto dai competenti Enti Sovraordinati (Città Metropolitana e Regione Lombardia) e da valutarsi con il coinvolgimento di tutti i soggetti portatori di interesse;
- si misura, nelle valutazioni modellistiche e di sostenibilità, con un orizzonte temporale decennale, entro il quale individua le azioni realizzabili nel breve – medio termine e quelle che troveranno attuazione entro l'orizzonte temporale decennale del Piano;
- presenta i seguenti contenuti essenziali sviluppati in 4 macroambiti: "Milano Città Metropolitana" che pone gli obiettivi volti ad integrare il sistema di trasporto pubblico di area vasta attraverso azioni che favoriscano le connessioni con il capoluogo lombardo e generino una stretta integrazione delle reti e dei servizi di scala regionale, metropolitana e urbana. Le misure e gli interventi definiti riguardano:
- Interventi sul nodo ferroviario di Milano e Servizio Ferroviario Regionale (linee S), prolungamenti delle metropolitane di Milano, sviluppo di linee rapide su gomma (S-bus), estensioni e riqualificazioni di linee di TPL esistenti, integrazione e sviluppo dei nodi di interscambio, integrazione tariffaria e accessibilità ferroviaria al sistema aeroportuale milanese;
- "Accessibilità urbana con trasporto pubblico" che individua azioni mirate allo sviluppo del sistema urbano con particolare attenzione alla copertura del territorio e della domanda, alla integrazione dei sistemi e alla diffusione dell'accessibilità alle reti di forza. Le misure e gli

interventi definiti riguardano: completamenti e riqualificazioni delle metropolitane esistenti, nuove linee di metropolitana, estensione della rete tranviaria, rafforzamento della rete portante del TPL di superficie, rinnovo del parco rotabile e sviluppo delle azioni per una città senza barriere;

“Spazio urbano come bene comune” che parte dal presupposto di una “Visione Zero Rischio” ovvero di una sicurezza intrinseca delle reti di mobilità per tutte le categorie di utenti. Lo Sviluppo della “Visione Zero Rischio” comprende le azioni di moderazione del traffico (gerarchizzazione della rete viaria, zone a traffico moderato, ecc.), gli interventi di riqualificazione di assi e nodi caratterizzati da elevate condizioni di criticità e di messa in sicurezza di ambiti vulnerabili e sensibili (mobilità scolastica), Zone 30 e Isole Ambientali, Zone a Traffico Pedonale Privilegiato ed itinerari pedonali.

Si hanno poi gli interventi sulle nuove infrastrutture viarie articolati a loro volta in completamenti della rete portante, correlati prevalentemente agli ambiti di trasformazione urbana, che il Piano di Governo del Territorio demanda al PUMS, per la valutazione ai fini della conferma definitiva e completamenti della rete stradale locale.

Il Piano, in questa sezione, propone anche interventi per migliorare la sicurezza o dare continuità a percorsi pedonali e ciclabili; “Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci” che si sviluppa su differenti assi: la sosta, con l’individuazione delle politiche di regolamentazione della sosta su strada e di sviluppo della sosta in struttura; il *pricing* e la regolazione della circolazione, con la valutazione dello sviluppo di area C e l’impostazione della LEZ (Low Emission Zone); i servizi alla mobilità condivisa e innovativa (car sharing, scooter sharing, mobilità elettrica) e la logistica urbana delle merci; tiene conto sia delle prescrizioni del Parere Motivato sulla compatibilità ambientale, sia degli apporti collaborativi pervenuti aventi contenuto trasportistico che, come sopra precisato, benché non rilevanti ai fini della procedura di VAS, sono stati comunque valutati e recepiti, nei termini indicati nella citata Relazione Tecnica; risulta coerente con le strategie già delineate:

- nel Piano di Governo del Territorio, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 16 del 22.05.2012 e divenuto efficace a seguito di pubblicazione sul BURL n. 47 del 21.11.2012;
- nel Piano Generale del Traffico Urbano, il cui aggiornamento è stato adottato in via definitiva con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 14 del 27.03.2013;

Ritenuto opportuno, in assenza di una regolamentazione di dettaglio inerente il procedimento di formazione ed approvazione dei Piani Urbani della Mobilità, attuativa di quanto previsto dal sopra citato art. 22 della Legge n. 340 del 24.11.2000, in coerenza con i principi generali desumibili dalla normativa nazionale e regionale in materia di Piani e Programmi aventi contenuto di pianificazione territoriale generale, procedere con l’*iter* di adozione e di approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di seguito delineato, al fine di garantire la massima partecipazione al procedimento di tutti i soggetti interessati:

Visto l’adozione del Piano con deliberazione del Consiglio Comunale del 08/06/2017;

Viste le osservazioni pervenute dai Consiglieri del Municipio 4 e dai cittadini;

Considerato inoltre che

nelle *Commissione Territorio Mobilità Ambiente* riunitasi in data:

- 10/07/2017 ;
- 20/09/2017 alla presenza dell'Assessore a Mobilità e Ambiente – Marco Granelli;
- 11/10/2017;

ha esaminato PUMS – Piano Urbano Mobilità Sostenibile – documento di piano, relativo al Municipio 4;

Tenuto conto

di tutte le osservazioni emerse nel corso delle sedute da parte dei consiglieri/cittadini.

La *Commissione Territorio Mobilità Ambiente* esprime le seguenti OSSERVAZIONI al “PUMS – Piano Urbano Mobilità Sostenibile”:

All'interno del Piano, su scala di analisi cittadina, si evidenzia

- 1) mancanza di una visione sulla nuova mobilità prossima futura, sviluppata sull'energia elettrica;
- 2) assenza di un piano infrastrutturale di supporto alla mobilità elettrica;
- 3) mancanza di un piano e programma dei parcheggi d'interscambio, posizionati all'ingresso delle direttrici di entrata/uscita della città, gomma/trasporto pubblico urbano;
- 4) visione della mobilità urbana, limitata alla bicicletta e mezzi pubblici...
- 5) assenza di previsioni e considerazioni per la mobilità a due ruote, ciclomotori e moto ecc. come mezzo alternativo e di fatto molto usato per la mobilità urbana, dentro la città e da fuori la città;
- 6) utilizzo dell'area C e suo ampliamento solo per questioni economiche, considerato che non sono state trattate le opportunità derivanti dalle nuove energie per la mobilità “pulita” elettrica, metano, gpl, ibrida ecc. o tecnologie, come le caldaie da riscaldamento;
- 7) limitata visione di uso della città solo per sottrazione, divieto, ovvero non fare circolare le autovetture, il piano non considera che in una città i mezzi per le attività e la vita dei suoi cittadini devono poter circolare (da ultime analisi dei flussi veicolari su Milano risultano in aumento del 15%);
- 8) si prevede di ampliare la sosta a pagamento in tutta la città (strisce blu e gialle) ma non si prevede nessuna proposta o soluzione sul problema dei parcheggi e mobilità nelle aree della città diventate il centro della Movidà (Navigli, Darsena, Brera ecc.) e degli eventi (zona Tortona-Savona);
- 9) nessuna considerazione e valutazione sui mezzi commerciali che circolano in città, orario unico power carico/scarico e agevolazioni abbonamenti per ingresso area C;
- 10) mancanza di una previsione sulla mobilità urbana nell'ottica di sviluppo della riapertura dei Navigli e sue conseguenze sulla mobilità interna e flussi dall'esterno verso il centro della città e viceversa, nonché sugli adeguamenti relativi alla sosta dei residenti;
- 11) Assenza di una visione sui parcheggi per i motocicli, considerando che le strisce blu e gialle risultano inutilizzabili per l'impossibilità di esporre il tagliando per la sosta e che gli stalli dedicati a questo tipo di veicoli risultano a oggi insufficienti;
- 12) Assenza di un piano per una maggiore integrazione delle tariffe e sconti per gli abbonamenti sui mezzi pubblici, in particolar modo per anziani e studenti. Se la volontà è quella di ridurre

il traffico viabilistico, bisogna garantire delle tariffe più economiche e in ottica di città metropolitana;

13) Assenza di impegni certi per garantire l'accesso a ogni tipo di disabilità sui mezzi pubblici.

Entrando più nello specifico:

- Mancano indicazioni, previsioni per il completamento della corsia preferenziale per la linea filobus elettrica 90/91 (cerchia filoviaria) chiudendo l'anello della corsia preferenziale (oggi realizzata solo in parte) diventa una "linea metropolitana" di superficie che si attesta e collega con le 5 linee metropolitane;
- Considerata l'estensione delle strisce blu a pagamento in tutta la città, si propone di istituire un abbonamento annuale sulla sosta a pagamento dell'intera città a prezzi ribassati e destinato ai soli cittadini milanesi;
- Considerata l'estensione delle strisce blu a pagamento in tutta la città, si propone di realizzare, nelle vie site nei pressi dei confini degli ambiti di sosta, delle zone cuscinetto. Le "zone cuscinetto" consisterebbero in una sosta promiscua che permette il parcheggio ai possessori dei tagliandi di ambedue gli ambiti confinanti, come già realizzato nell'area di sosta che divide viale Brianza. In tal modo si potrebbe diminuire i problemi di sosta dei cittadini che abitano in prossimità dei confini degli ambiti. Per realizzare il progetto a basso costo, si propone di affiggere, sui cartelli già presenti che regolamentano la sosta, un adesivo che comprenda i simboli di ambedue i tagliandi per la sosta dei residenti;
- Vista la scarsa disponibilità di posti auto su strada, si chiede di preservare il numero di posti auto già esistenti e, dove possibile, di realizzarne di nuovi, riqualificando aree e prevedendo spazi verdi o aiuole nelle stesse, trasferendo le stazioni del bike-Mi sui marciapiedi di dimensioni più ampie, spostando i parcheggi per i motocicli sui marciapiedi di dimensioni più ampie (con apposita salita per l'accesso dei soli motocicli al fine di non mettere a repentaglio la sicurezza dei pedoni) e trasferendo le rastrelliere per le biciclette posizionate sulla carreggiata;
- Realizzare la sosta con disco orario nelle vie dove sono situate le strutture scolastiche d'infanzia, primarie e secondarie di I grado durante i giorni di attività scolastica, in modo tale da consentire l'accompagnamento scolastico;
- Realizzare la sosta con disco orario nelle vie dove sono situate le strutture cimiteriali;
- Evitare la realizzazione di piste ciclabili su carreggiata lungo gli assi principali, in modo tale da non eliminare dalla carreggiata una corsia auto e, di conseguenza, evitando così l'aumento del traffico;
- Si propone di contrastare sempre più atteggiamenti contrastanti al codice della strada in ambito ciclistico quali la marcia in contromano, l'utilizzo della bicicletta durante le ore notturne senza segnalazione luminosa, l'utilizzo della bicicletta con le cuffie nelle orecchie;
- Vista la scarsa disponibilità di posti auto su strada, in ambito di realizzazione delle piste ciclabili si chiede di preservare il numero di posti già esistenti;
- Al fine di agevolare i lavoratori a domicilio che riscontrano la necessità di muoversi con mezzi propri per trasportare il materiale di lavoro:
 - Si propone di prevedere la sosta gratuita su strisce blu attraverso l'emissione di un tagliando a scadenza annuale su richiesta dell'azienda che potrà essere richiesto dalle seguenti tipologie di imprese:
 1. imprese di impiantistica, installazione e manutenzione (es.: impiantistica termica, idraulica, elettrica, elettronica)
 2. imprese del comparto edile e per l'attività di manutenzione.
 3. artigiani e commercianti esercenti attività di installazione dei propri prodotti/manufatti (es.: tappezzeri, falegnami...)"

In tal modo la sosta a pagamento diventa un costo di impresa legato all'intervento in loco, a carico del committente lavori.

- Al fine di agevolare gli agenti di commercio che usufruiscono della macchina per lavorare e che sono censiti in camera di commercio come ditte individuali, si propone di prevedere la sosta gratuita su strisce blu attraverso l'emissione di un tagliando a scadenza annuale su richiesta della ditta. Si fa presente che fiscalmente, agli agenti di commercio, l'auto è riconosciuta come bene strumentale deducibile parzialmente ed è utilizzata come principale strumento di lavoro per effettuare le visite giornaliere e mensili del proprio pacchetto clienti, concludendo ordini per la propria casa mandante.”;
- Al fine di promuovere la mobilità smart a emissioni zero, si propone di incentivare l'utilizzo di auto elettriche permettendo alle stesse la sosta gratuita sulle strisce blu.
- Si chiede di prevedere provvedimenti di repressione all'evasione tariffaria sui mezzi pubblici, adottando un metodo simile a quello londinese ove prima si permette l'ingresso sui mezzi da parte della cittadinanza che dovrà timbrare il biglietto o la tessera a fianco dell'autista che avrà funzioni anche di controllo, e solo successivamente si permetterà la discesa dal mezzo.”
- La Low Emission Zone non può essere trattata indipendentemente da Area C. Il maggior numero di veicoli che circola a Milano proviene dall'esterno della città. Per ridurre inquinamento e traffico, oltre ai limiti di circolazione per i veicoli più inquinanti previsti dalla Low Emission Zone, è necessario rivedere Area C spostando gli accessi ai confini della città e imponendo il pagamento a prezzi differenziati per classe d'inquinamento ai soli mezzi dei cittadini non residenti all'interno del Comune di Milano. Pertanto dovrà essere garantita la libera circolazione e transito a tutti i milanesi. Inoltre risulta fondamentale ripristinare il concetto di ECOPASS sostituendolo ad Area C, stabilendo tariffe diversificate a seconda della classe d'inquinamento e incentivando così la sostituzione degli automezzi più inquinanti, modificare gli orari d'ingresso anticipando alle ore 16.00 l'accesso libero e permettendo così ai cittadini di poter rientrare in centro o accedervi per commissioni e servizi ed escludere dal pagamento degli ingressi alle auto ibride come quelle a Metano, GPL o elettriche.
- Si chiede di realizzare prima della messa in funzione della LEZ i parcheggi d'interscambio presso le fermate della metropolitana ai confini della città.
- Si propone di convergere su di un'unica tessera elettronica dei vari sistemi di mobilità integrata pubblica (mezzi di superficie, metropolitana, car sharing comunale, bike sharing, parcheggi) con possibilità di acquisto e rinnovo degli abbonamenti on line, presso i bancomat, i parcometri intelligenti o tramite il pagamento diretto dal conto corrente. La tessera andrà di fatto a sostituire gli attuali biglietti (abbattendo i costi di stampa) e sarà disponibile per ogni cittadino o turista pagando una caparra rimborsabile se restituita, così come già accade in numerose città europee come Londra.
- Si propone una rimodulazione della regolamentazione della sosta creando ambiti più ampi.
 1. Due grandi ambiti di sosta: il primo costituito dall'intera Zona 1 e il secondo comprendente tutte le municipalità dalla 2 alla 9. Chi risiede nella municipalità 1 potrà parcheggiare gratuitamente in tutti i quartieri di Milano senza alcuna distinzione attraverso l'emissione di un apposito tagliando. Chi risiede nelle altre municipalità potrà parcheggiare gratuitamente nelle municipalità dalla 2 alla 9 attraverso l'emissione di un apposito tagliando.
 2. Rimozione delle strisce gialle per la sosta sostituendole con le strisce blu in tutta la città
 3. Estensione degli orari per la sosta a pagamento dei NON residenti milanesi.

All'interno del piano, su scala di analisi Municipale, si osserva:

- Capitolo 7.3.1.3 pag. 189/374
 Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria.
 Richiesta di inserimento del QUARTIERE SAN LUIGI zona Corso Lodi, per le vie : Piazza San Luigi, Via Scrivia, Via Tagliamento, Via Don Bosco, Via Verbena, Via Breno. all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Piazza San Luigi è interessata da viabilità circolare con stalli di sosta centrali. Tale viabilità dovrà essere rivista con apposito piano. Il piano rientra nella riqualificazione delle zona Prada /Simpbiosys già in opera.
- Capitolo 7.3.1.3. pag. 189/374
 Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria.
 Richiesta di inserimento del QUARTIERE GRIGIONI zona Corvetto (Via Martinengo, Via Rosselli, Via Veneziano, Via Codogno, Via del Castagno, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Val Passiria,...) all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Il quartiere ha già alcune vie con divieto dei 30km/h. Via Martinengo è contenuta nel PUMS e individuata per diventare a divieto dei 30km/h. Tale via appartiene al quartiere Grigioni. Il quartiere si presta molto bene a diventare ZONA30 rispettando gli indicatori segnalati (pag191/374 del Documento di Piano) di densità abitativa, di popolazione scolastica, di traffico in rete locale, di intersezioni recidive
- Capitolo 7.3.1.3 pag 189/374
 Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria.
 Richiesta di inserimento del QUARTIERE ROGOREDO zona inclusa nelle vie Monte Cencio, Via Monte Palombino, Via Peralba, Via Freikofl, Via Monte Popera, Via Monte Piana all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Il quartiere Rogoredo è interessata da un piano di riqualificazione con nuovi insediamenti (Quartiere Santa Giulia) che completano una realtà più storica, vissuta dai cittadini come piccolo borgo antico. Tale viabilità dovrà essere rivista con apposito piano.
- Capitolo 7.3.2 pag. 212/374
 Inserire modifica della viabilità in ingresso tramite Via Varsavia e Via Sulmona, prevedendo uno sbocco della strada SS Paullese su Piazza Cuoco, tramite un Sovra passo che da via Merezzate connette piazzale Cuoco. La realizzazione di questa infrastruttura permette l'abbattimento del cavalcavia di piazzale Corvetto, con relativa riqualificazione dell'area.
- Capitolo 7.1.1.6 pag. 143/347
 Realizzare su Piazza Mistral di un Hub Gran Turismo permette un pieno interscambio tra FFSS, MM3, Passante Ferroviario e viabilità cittadina. Valorizzando l'area della piazza attualmente scenario di continuo degrado e parcheggio selvaggio.
- Capitolo 7.1.1.2 pag. 134/374
 Nell'ambito del progettazione del prolungamento del MM3, si indica come prioritaria l'adeguamento delle fermate esistenti, all'interno del Municipio 4, alla normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche, in particolare all'uscita MM3 Porto di Mare, lato via Fabio Massimo (oggi area in trasformazione).
- Capitolo 7.3.3.1 pag. 227/374
 Intervento per la mobilità su due ruote (in sintonia con l'intervento già effettuato nel tratto Piola/Romagna) in viale Campania, che consenta il raccordo tra le ciclabili di viale Argonne/Susa e quella di viale Mugello

- Capitolo 7.3.3.1 pag. 227/374

Realizzazione pista ciclabile in area periferica di vocazione residenziale che colleghi quella esistente da via Mecenate proseguendo in direzione Sud verso via Salomone e Viale Ungheria, oppure valutando la possibilità di deviare su via Zama, facendo passare la ciclabile sul lato ferrovia oggi area a verde. Mentre in direzione Nord, allungare la pista dal termine di via Mecenate/Piazza Ovidio sino ai Tre Ponti/viale Corsica o in alternativa da Piazza Cartagine sino a viale Lombroso, collegandola con quella già presente in viale Molise/Mugello.

Capitolo 7.3.1.5 pag. 197/374

Itinerario 4 - Dall'Arco della Pace alla Porta e all'antica via verso Roma In epoca romana giungendo a Milano, o meglio Mediolanum, da Roma o Piacenza, si percorreva la strada che dalla via Emilia, giungeva in città – l'odierno Corso Lodi e Corso di Porta Romana-, giunti all'altezza dell'attuale Crocetta ci saremmo trovati di fronte un bellissimo Arco in pietra candida, seguito subito dopo da una lunga via porticata lunga circa 600 metri che dall'arco trionfale conduceva sino all'ingresso della porta Placentiam, denotando da subito di entrare in una grandissima e importantissima città.

Capitolo 7.4.4 pag. 269/374

In alternativa si potrebbe prendere in considerazione l'opportunità di ripristinare lo scalo ferroviario all'ortomercato e il suo raccordo con Porta Vittoria o meglio ancora con lo scalo di Rogoredo e da qui allo Scalo Romana per la distribuzione merci in città con veicoli elettrici con riduzione di costi ed enormi benefici in termini di riduzione dell'inquinamento anche da gomma e favorendo lo scambio internazionale.

Capitolo S/06 Porta Sud appendice 2 pag. XIV

Ai fini di non gravare ulteriormente il Piazzale Bologna con il traffico proveniente dal nuovo percorso della Paullese proveniente da via Toffetti attraverso la Via Sulmona, alla rotonda Toffetti/Sulmona si predisporrà un divieto di svolta in Via Sulmona, dirottando il traffico sull'unica direttrice di Via Varsavia attraverso il sottopasso. Inoltre appare opportuno intervenire sul ponte di viale Puglia prevedendo l'inserimento di un percorso caratterizzato da sezione adeguata a permettere il passaggio bidirezionale delle biciclette e il transito pedonale, con posizionamento di siepi a protezione. Tale intervento è necessario a favorire le connessioni ciclopedonali tra piazzale Cuoco, Piazzale Bologna, Piazzale Corvetto, viale Omero, via San Dionigi, Chiaravalle e Parco Sud – Porto di Mare.

Capitolo S/08 Porta Sud appendice 2 pag. XVI

Ai fini di non gravare ulteriormente Piazzale Bologna con il traffico proveniente dal nuovo percorso della Paullese proveniente da via Toffetti attraverso la Via Sulmona, alla rotonda Toffetti/Sulmona si predisporrà un divieto di svolta in Via Sulmona, dirottando il traffico sull'unica direttrice di Via Varsavia attraverso il sottopasso.

- Realizzazione della corsia preferenziale della linea 92 da Viale Umbria/Via Tertulliano a Largo Marinai d'Italia/via Monte Ortigara, con relativo abbattimento del manufatto destinato al mercato coperto ed attualmente in stato di degrado.
- Introduzione strisce Blu/gialle per soli residenti nel quartiere di Rogoredo/ Santa Giulia.

- Elaborare un piano progressivo di interventi per la riduzione della velocità dei veicoli e la messa in sicurezza di attraversamenti pedonali pericolosi nelle seguenti vie:
 - Salomone (*Attuazione del Progetto di Riqualificazione già inserito in passato in PTO*)
 - Ungheria
 - Bonfadini
 - Vittorini
 - Mecenate incrocio Quintiliano
 - Repetti/Marco Bruto
- la riorganizzazione dell'incrocio Forlanini/Repetti (*Tre Ponti*) per fluidificare i flussi di traffico e rendere più agevole il raggiungimento delle nuove stazioni di MM4.
- lo sviluppo di un progetto di riqualificazione dell'asse Repetti/Marco Bruto fino a piazzale Ovidio razionalizzando la viabilità e migliorandone l'assetto estetico
- mantenere attiva l'uscita realizzata sul viale Forlanini da Piazza Artigianato, lavorando ad un ulteriore miglioramento della connessione tra viale e Quartiere Forlanini utilizzando le aree acquisite dai cantieri MM4.
- la realizzazione di un collegamento più rapido possibile tra Stazione Rogoredo MM3 e Stazione Forlanini FS MM4

sulla base di quanto sopra esposto propone al Consiglio di deliberare conformemente.

IL PRESIDENTE
DELLA COMMISSIONE TERRITORIO MOBILITA' AMBIENTE
Arch. Alfonso Di Matteo

L'ASSESSORE ALLA VIABILITA'
Pietro Giorgio Celestino

FOGLIO PARERI RELATIVO ALLA PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI CONSIGLIO MUNICIPALE
AVENTE IL SEGUENTE OGGETTO:

PIANO URBANO MOBILITA' SOSTENIBILE - PUMS - OSSERVAZIONI MUNICIPIO 4

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

Visti: Part. 49 del D. Lgs. n. 267 del 18.8.2000
Part. 33 , comma 1 del Regolamento dei Municipi
Part. 2 comma 1 del Regolamento del Sistema sui controlli interni
la Determinazione del Direttore Generale del Comune di Milano n. 206 del 30/12/2016
contenente la definizione degli organigrammi e le competenze della Direzione Municipi.

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine alla regolarità tecnica della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE AREA MUNICIPIO 4

Salvatore Sirna



PARERE DI LEGITTIMITA'

Visti: l'art. 49 del D. Lgs. n. 267 del 18.8.2000
l'art. 33, comma 1 del Regolamento dei Municipi
l'art. 2 comma 1 del Regolamento del Sistema sui controlli interni
la Determinazione del Direttore Generale del Comune di Milano n. 206 del 30/12/2016
contenente la definizione degli organigrammi e le competenze della Direzione Municipi.

SI ESPRIME PARERE FAVOREVOLE

in ordine legittimità della proposta di deliberazione in oggetto.

IL DIRETTORE AREA MUNICIPIO 4

Salvatore Sirna



Allegato C - "Controdeduzioni alle Osservazioni pervenute rilevanti ai fini VAS"

3
)

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
013	013_01	ANDREA MOTTA	Documento di piano	<p>Proposta di inserimento del seguente testo al paragrafo 7.3.1.3 Zone 30: "La Zona 30 realizzata a Dergano dovrebbe essere ampliata includendo a sud anche il Parco Savarino e a est la via Maffucci. in modo da denominare ""Zona 30 Bovisa"" quella che verrebbe realizzata all'interno del quadrilatero individuato da via Colico, via Mercantini, piazza Bausan, via Imbriani, Scalvini e Lugano. I sali-scendi delle castellane però devono essere ""più accentuati"" ed ""evidenziati"" con opportuna colorazione e/o bande giallonere: quelli realizzati attualmente non incentivano gli automobilisti a rallentare. Infine, è necessario segnalare meglio il divieto di transito ai mezzi pesanti, con opportuna segnaletica verticale. "</p>	Scenario Piano	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p>
044	044_01	ELENA SIRONI	Documento di piano	<p>La Via Martinengo rientra nel gruppo delle Zone 30 esterne alla cerchia filoviaria già previste dal PGTU e quelle recepite a seguito delle osservazioni che vengono quindi confermate perché ricadenti all'interno dei valori di criticità derivati dalla lettura degli indicatori, così come quelli richiesti nella fase di partecipazione del PUMS. Stante l'indicazione solo generica della via Martinengo si evidenzia che la via Martinengo fa parte di un contesto di quartiere residenziale ad alta densità "I Grigioni" provvisto di un confine già chiaramente individuabile. La auspicata prossima realizzazione della zona 30 dovrà ricomprendere tutto il quartiere ove</p>	Scenario Piano	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
046	046_04	(Partito Democratico) Carla Ceccarelli	Documento di piano	<p>insistono diverse scuole e centri di ricreazione sportiva parrocchiale e varie intersezioni pericolose per incidenti.</p> <p>Si vuole suggerire il seguente perimetro in senso antiorario:</p> <p>Via Sulmona, Via Veneziano, Via Rosselli, Via Martinengo, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Caviglia, Via Codogno, Via Sulmona.</p> <p>(pagina 227) Integrazione del testo richiesta in coerenza con:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ l'intervento di riqualificazione dell'asse Novara-Rembrandt-Rubens (previsto nel capitolo 7.3.1.2 "Riqualificazione di assi e nodi"); ◦ il principio generale di continuità degli itinerari ciclabili tra centro storico e periferie; ◦ la rete degli itinerari ciclabili del Piano di Governo del Territorio (come da Figura 7.33 "Itinerari ciclabili del PGT e interventi programmati nello scenario di riferimento" a pagina 226); ◦ l'obiettivo di integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente a connettere grandi servizi o quartieri storici e parchi. 	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.
046	046_06	(Partito Democratico) Carla Ceccarelli	Documento di piano	<p>Si richiede di inserire nella "Rete di itinerari prioritari PUMS" anche l'Asse Via Novara, Via Rembrandt, via Rubens fino a Piazza De Angeli.</p> <p>L'integrazione è richiesta in coerenza con:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◦ l'intervento di riqualificazione dell'asse Novara-Rembrandt-Rubens (previsto nel capitolo 7.3.1.2 "Riqualificazione di assi e nodi"); ◦ il principio generale di continuità degli 	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
				<p>itinerari ciclabili tra centro storico e periferie;</p> <ul style="list-style-type: none"> • la rete degli itinerari ciclabili del Piano di Governo del Territorio (come da Figura 7.33 "Itinerari ciclabili del PGT e interventi programmati nello scenario di riferimento" a pagina 226); • l'obiettivo di integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente a connettere grandi servizi o quartieri storici e parchi. 		<p>programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p>
047	047_02	(Politecnico di Milano) Fabio Carlo, Eleonora Guareschi, Perotto	Documento di piano	<p>Proposta di inserimento del seguente testo al paragrafo 7.3.1.3 Zona 30: • Sistemazione del tratto iniziale di Via Andrea Maria Ampère (civici 1-2-3). L'area dovrebbe essere già una zona pedonale, ma attualmente manca la segnaletica nell'ingresso di Piazza Leonardo da Vinci (dove c'è l'edicola). Ciò fa sì che nell'area convivano pedoni, utenti del chiosco, ciclisti e scooteristi. In un giorno lavorativo si possono infatti trovare, più di 40 moto/scooter parcheggiati e più di 80 biciclette (sono attualmente presenti solo 15 archetti, quindi le restanti 50 bici sono chiuse attorno a pali, alberi e ringhiere...) • Realizzazione di area pedonale (o zona a traffico pedonale privilegiato) nella prima parte di Via Savona (da incrocio con via Tortona, fino ad incrocio con Via Montevideo), I numerosi bar e ristoranti presenti della via, i marciapiedi molto piccoli, i parcheggi per residenti su un lato e le barriere costruite per evitare che gli utenti dei locali stiano in strada, fan sì che i pedoni camminino costantemente in mezzo alla sede stradale. • Estensione della Zona 30 di Città Studi fino a</p>	Scenario Piano	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
053	058_14	(FIAB Ciclobby) Guida Biscaro	Documento di piano	Via Leoncavallo, in modo da comprendere anche la sede del Politecnico presente in Via Mancinelli Il paragrafo 6.2.7.2, si conclude da una parte dichiarando l'effetto atteso dalla realizzazione degli interventi sulla rete (+40%) e, dall'altra, ricordando il target sottoscritto con la carta di Bruxelles di arrivare al 20% di mobilità in bicicletta al 2020 (+230%), senza spiegare la relazione tra i due valori e come a partire dal primo si potrà raggiungere il secondo, e questo anche ritenendo -cosa peraltro non corretta e non condivisibile- di poterlo applicare ai soli viaggi interni alla cerchia filoviaria.	Obiettivi	L'osservazione è da considerare nel processo di monitoraggio VAS ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità del Piano. Si richiede di verificare nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura di VAS, il target di ripartizione modale degli spostamenti in bicicletta sottoscritto dal Comune di Milano nella Carta di Bruxelles (15%).
061	061_08	(Massa marmocchi Milano) Marco Mazzei	Documento di piano	Proposta di inserimento del seguente testo al paragrafo 7.3.1.3 Zone 30: "Vista l'esperienza pluriennale con la Massa Marmocchi di Tre Castelli, ci sentiamo di appoggiare la richiesta di modifica della Tavola n. 3 proposta nella corrente sessione di osservazioni dal Municipio 6. In particolare, ci riferiamo all'area: Quartiere Ronchetto (area tra Giordani/Lodovico il Moro/Santa Rita/Tobagi/Chiodi/brettella Merula-Chiodi/Enna). Dove con la realizzazione della bretella stradale, prevista anche dal PUMS, sarà possibile eliminare il traffico di attraversamento nelle vie residenziali quali via Martinelli e Lodovico il Moro. Prevedendo una moderazione del traffico nell'intera area, sarà possibile convogliare il traffico nell'asse più	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
077	077_02	(Milano bicycle coalition) Marco Mazzei	Documento di piano	opportuno, ovvero la bretella Merula-Chiodi" Non si può decidere dopo che è stato sottoscritto un impegno internazionale (Carta di Bruxelles, sottoscritta dal Comune di Milano nel 2009) che quell'impegno si riferiva in realtà a una cosa diversa, decisa per comodità. Se non siamo in grado di mantenere l'impegno preso cancelliamo il paragrafo.	Obiettivi	L'osservazione è da considerare nel processo di monitoraggio VAS ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità del Piano. Si richiede di verificare nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura di VAS, il target di ripartizione modale degli spostamenti in bicicletta sottoscritto dal Comune di Milano nella Carta di Bruxelles (15%).
079	079_01	(Comune di Milano) Giancarlo Tancredi	Documento di piano	In considerazione della proposta di variante al PII Milano Santa Giulia e, in particolare, all'ipotesi di insediare un'Arena in prossimità dello svincolo di Mecenate, si rende necessario modificare il tracciato della metrotranvia, previsto dal PUMS, al fine di consentire il regolare transito della linea anche in concomitanza con gli eventi programmati nell'Arena. Alla luce delle ipotesi di tracciato passate al vaglio, si definiscono le caratteristiche della nuova metrotranvia che servirà il Q.re Santa Giulia. La stessa linea sarà gestita con tram bidirezionali e dovrà essere separata dall'attuale linea 27, inquadrata nel PUMS come "Linea F".	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS del PII di Milano Santa Giulia e di raccordare i dati con il monitoraggio VAS del PUMS.
079	079_04	(Comune di Milano)	Documento di	Proposta di modifica alla Tav.2 Trasporto	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
		Giancarlo Tancredi	piano	<p>pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci: "In coerenza con l'osservazione n 079_01 modifica del percorso della linea F, che combaccherà con l'attuale linea tram 27 P.za Fontana - V.le Ungheria. Inserimento della nuova linea J, che collegherà via Repetti a Rogoredo FS, attraverso il Q.re S. Giulia sul nuovo percorso, sovrapponendosi alla linea F lungo le vie Marco Bruto e Mecenate.</p>		<p>nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS del PII di Milano Santa Giulia e di raccogliere i dati con il monitoraggio VAS del PUMS.</p>
084	084_01	(Municipio 8) Municipio 8 Deliberazione n. 44/2017	Documento di piano	<p>Le Linee ferroviarie 5 di Trenord devono essere considerate parte integrante del sistema di TPL urbano e metropolitano. L'accessibilità urbana con modo pubblico è oggi, di fatto, impedita in molte aree remote della metropoli dove ha origine la mobilità pendolare a causa della mancanza di adeguate connessioni con le stazioni ferroviarie. È necessario garantire un'effettiva fruibilità della rete di trasporto su ferro anche da chi risiede in tali aree. Questo significa da un lato puntare a una integrazione fisica (nodi di interscambio), progettuale (linee e orari) e tariffaria piena tra treni, autolinee e trasporto urbano, dall'altro creare adeguati spazi per la sosta delle auto in corrispondenza</p>	Scenario Piano	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
				<p>delle stazioni. Occorre, a tal proposito, uscire dalla logica dei parcheggi di corrispondenza alle porte di Milano, per due ragioni: 1) non potranno mai soddisfare la domanda di sosta pendolare, 2) questa logica costringe i pendolari a incolonnarsi quotidianamente lungo la rete viabilistica metropolitana fino alle porte di Milano e qui a saturare la viabilità locale e gli spazi pubblici per la sosta. Per tali motivi, è necessario per il futuro puntare su nuovi parcheggi di interscambio presso le stazioni ferroviarie situate fuori dall'area urbana del capoluogo. Sempre nell'ottica di considerare le linee 5 ossatura portante del TPL metropolitano e urbano, il Municipio 8 considera fondamentale la realizzazione delle seguenti nuove stazioni: 1) Stazione Stephenson: la realizzazione di questa fermata, a metà strada tra le stazioni Certosa e Rho-Fiera, è strategica in quanto servirebbe i nuovi insediamenti di Cascina Merlata, l'area Stephenson e il lato meridionale dell'area Expo, di cui si prevede la riconversione in nuovo polo universitario; tutte zone ad oggi prive di infrastrutture di trasporto pubblico. La stazione verrebbe servita sia dai treni del Passante (attuali linee 55-S6) sia dalla futura Circle Line. La costruzione della stazione va poi accompagnata dalla realizzazione della viabilità di accesso alla stessa, ad oggi inesistente, e di un collegamento TPL di forza con Molino Dorino MI, per cui parzialmente già si dispone di fondi derivanti da oneri di urbanizzazione. 2)</p>		<p>procedura VAS. L'esito di tali valutazioni dovrà poi essere trapiantato all'interno delle valutazioni che accompagneranno la formulazione della proposta definitiva per l'approvazione del PII relativo alla trasformazione delle aree che hanno accolto lo svolgimento dell'Esposizione Universale 2015.</p>

osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
				<p>Stazione Caracciolo: si ritiene di grande utilità la realizzazione di una fermata intermedia tra Bovisa e Domodossola sulla linea per Cadorna, all'altezza delle vie Caracciolo-Mac Mahon e a breve distanza dallo scalo Farini; tale stazione avrebbe il grande pregio di collegare velocemente la zona sia con il centro, sia con Bovisa (e l'hinterland nord-milanese), creando così un collegamento veloce su ferro tra due quartieri vicini tra loro ma che, fino ad oggi, sono rimasti nettamente separati proprio dallo scalo. Il Municipio 8 è inoltre estremamente interessato alla verifica di fattibilità, a ridosso del Cavalcavia Bacula, di una stazione di interscambio tra Ferrovie Nord (tratta Bovisa-Cadorna), Passante ferroviario e direttrici nazionali e internazionali che interessano la linea di superficie per Porta Garibaldi. Circle Line (S16): affinché questa nuova linea possa essere considerata parte integrante della rete urbana del trasporto pubblico, oltre alla realizzazione delle previste nuove fermate (Stephenson per il Municipio 8) è necessario che le frequenze siano di almeno 15 minuti, dunque maggiori di quelle tipiche delle linee suburbane (che è solo di un treno ogni mezz'ora). Con le attuali infrastrutture, tuttavia, appare difficile si possa porre in atto un simile standard di servizio; è quindi necessario, in un orizzonte di lungo periodo, cogliere l'occasione della riqualificazione degli scali per recuperare le risorse necessarie alla realizzazione di quegli interventi che, tramite la</p>		

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
084	084_09	(Municipio 8) Municipio 8 Deliberazione n. 44/2017	Documento di piano	<p>separazione delle diverse tipologie di treni su binari dedicati e la riduzione delle interferenze tra le varie linee, consentano l'effettuazione di un servizio di tipo urbano. Nel frattempo, prendendo a riferimento lo scenario PUMS - figura 7.4 del DdP - modello a regime, si potrebbe attestare a Rho il previsto servizio R a cadenza oraria da Bergamo, al fine di integrare la 516 (prevista inizialmente a cadenza 30') per tutta la tratta Lambrate-Rho; in tale modo si creerebbe anche un servizio diretto Bergamo-Rho Fiera (e quindi nuovo polo ex area Expo), mentre Porta Garibaldi e Villapizzone sono già collegate in maniera più veloce e frequente da Pioltello tramite Passante ferroviario (55-56).</p> <p>Via Sapri: con riferimento alla Figura 7.23 del DdP (Classifica funzionale della rete stradale di progetto), in considerazione della pericolosità degli attraversamenti pedonali di Via Sapri, in particolare di quelli in corrispondenza delle scuole dell'infanzia e media, dell'alternativa offerta dalla nuova viabilità Expo, nonché del progetto di pedonalizzazione del Piazzale del Cimitero Maggiore, si chiede di declassare la Via Sapri da strada locale interzonale a strada locale da inserire in una Zona 30 del Quartiere Musocco.</p>	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.
084	084_11	(Municipio 8) Municipio 8	Documento di piano	Si chiede di inserire nell'elenco delle Zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria l'ambito	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
		Deliberazione n. 44/2017		Musocco.		<p>attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p>
093	093_05	(Municipio 3) Caterina Antola	Documento di piano	Si chiede l'attivazione di una ZONA 30 nell'ambito comprendente la restante parte di via Amadeo (a partire da via Tirone in direzione via Ortica), via Ortica, via San Faustino, via Cima (tra via Trentacoste e via Bistolfi).	Scenario Piano	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p>
094	099_01	(Azienda Trasporti Milanesi S.p.A) Marco	Documento di piano	Ampliamento degli scenari di riqualificazione e razionalizzazione del servizio sulla linea M2	Scenario Piano	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
099	099_11	(Azienda Trasporti Milanese S.p.A) Marco Pivi	Documento di piano	Integrazione del quadro di riferimento legato al rafforzamento della rete portante del TPL di superficie per tenere conto di programmi di sviluppo già in corso	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.
114	114_03	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Anna Gerometta	Documento di piano	SERVIZIO TAXI Il servizio taxi rientra nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico ed è ancorato alla gestione di essi fatta dal	Effetti ambientali	L'osservazione è pertinente al processo di VAS, pertanto si propone di accogliere la

Id. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
				<p>Comune di Milano. Come evidenziato nella osservazione n.1 veicoli anche euro 6 di ultima generazione emettono spesso su strada livelli di inquinanti molto superiori al limite di legge. Fra questi rientrano molti veicoli attualmente utilizzati dai taxisti milanesi che ultimamente hanno abbandonato l'acquisto di veicoli ibridi per preferire veicoli diesel. Adirittura, il veicolo più commercializzato per il servizio taxi recentemente è la FIAT 500 X o L che, dai sistemi di ranking e analisi (EQUA/Emissions Analytics) che verranno utilizzati dal sistema AIRVOLUTION risulta avere emissioni di NOx 12/14 vv oltre il limite di legge e quindi al di sopra di ogni standard EURO. Considerato l'uso intensivo e continuativo fatto di questi veicoli in città, uso che può superare quotidianamente un centinaio di chilometri, è indispensabile che il PUMS preveda un sistema che limiti la circolazione nell'area urbana ai soli taxi o sistemi analoghi di trasporto pubblico che hanno prestazioni ambientali di eccellenza e adeguate al servizio svolto. E' altresì auspicabile prevedere un sistema di incentivazione per l'acquisto di veicoli elettrici per il servizio taxi.</p>		<p>seguinte parte: 'La licenza del servizio taxi o comunque la circolazione dei taxi viene subordinata alle prestazioni ambientali del veicolo utilizzato per il servizio. La sostituzione dei taxi dovrà avvenire mediante l'acquisto di veicoli ibridi benzina/elettrico o elettrico', fermo restando che il compimento di tale indicazione sarà attuato attraverso altri e più specifici strumenti di regolazione, controllo e pianificazione; Il recepimento di tale osservazione non comporta effetti significativi sulle considerazioni contenute nel Rapporto Ambientale, in quanto non determina variazioni allo scenario di valutazione complessiva considerato nel Rapporto Ambientale.</p>
116	116_06	(Municipio 6) Santo Minniti	Documento di piano	Proposta di inserimento del seguente testo al paragrafo 7.3.1.3 Zone 30: "All'interno del territorio del Municipio 6 mancano due aree bisognose di un intervento mirato alla	Scenario Piano	L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
117	117_01	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>moderazione del traffico. Queste sono: *</p> <p>Quartiere Giambellino (area tra Inganni/Giambellino/Gelsomini/Lorenteggio).</p> <p>Una moderazione del traffico è strettamente necessaria anche in vista della riqualificazione delle strade interne, previsto con il grande progetto in atto di riqualificazione dell'intero quartiere ERP *</p> <p>Quartiere Ronchetto (area tra Giordani/Lodovico il Moro/Santa Rita/Tobagi/Chiodi/brettella Merula-Chiodi/Enna). Con la realizzazione della bretella stradale, prevista anche dal PUMS, sarà possibile eliminare il traffico di attraversamento nelle vie residenziali quali via Martinelli e Lodovico il Moro. Prevedendo una moderazione del traffico nell'intera area, sarà possibile convogliare il traffico nell'asse più opportuno, ovvero la bretella Merula-Chiodi"</p> <p>Il Comune di Milano ha sottoscritto la Carta di Bruxelles per la mobilità ciclabile che impegna il comune di Milano a raggiungere una quota modale su tale mezzo pari al 15% entro il 2020 (vedi par. 6.2.7).</p> <p>Nel testo si indica che tale obiettivo sarebbe riferito alla parte più centrale della città, corrispondente all'area interna alla cerchia filoviaria.</p> <p>Si ritiene opportuno, anche a fronte degli sviluppi che il sistema del bike sharing sta avendo, estendere tale obiettivo e chiarire a quale modalità di contabilizzazione della percentuale si riferisce.</p> <p>Il Comune di Milano ha sottoscritto la Carta di</p>	Obiettivi	<p>scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo di monitoraggio VAS ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità del Piano. Si richiede di verificare nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura di VAS, il target di ripartizione modale degli spostamenti in bicicletta sottoscritto dal Comune di Milano nella Carta di Bruxelles (15%).</p>
117	117_02	(Consigliere	Documento di	<p>Il Comune di Milano ha sottoscritto la Carta di</p>	Obiettivi	L'osservazione è da considerare

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
117	117_03	Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	piano	<p>Bruxelles per la mobilità ciclabile che impegna il comune di Milano a raggiungere una quota modale su tale mezzo pari al 15% entro il 2020 (vedi par. 6.2.7).</p> <p>Nel testo si indica che tale obiettivo sarebbe riferito alla parte più centrale della città, corrispondente all'area interna alla cerchia filoviaria.</p> <p>Si ritiene opportuno, anche a fronte degli sviluppi che il sistema del bike sharing sta avendo, estendere tale obiettivo e chiarire a quale modalità di contabilizzazione della percentuale si riferisce.</p>		<p>nel processo di monitoraggio VAS ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità del Piano. Si richiede di verificare nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura di VAS, il target di ripartizione modale degli spostamenti in bicicletta sottoscritto dal Comune di Milano nella Carta di Bruxelles (15%).</p>
117	117_03	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il Comune di Milano ha sottoscritto la Carta di Bruxelles per la mobilità ciclabile che impegna il comune di Milano a raggiungere una quota modale su tale mezzo pari al 15% entro il 2020 (vedi par. 6.2.7).</p> <p>Nel testo si indica che tale obiettivo sarebbe riferito alla parte più centrale della città, corrispondente all'area interna alla cerchia filoviaria.</p> <p>Si ritiene opportuno, anche a fronte degli sviluppi che il sistema del bike sharing sta avendo, estendere tale obiettivo e chiarire a quale modalità di contabilizzazione della percentuale si riferisce.</p>	Obiettivi	<p>L'osservazione è da considerare nel processo di monitoraggio VAS ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità del Piano. Si richiede di verificare nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura di VAS, il target di ripartizione modale degli spostamenti in bicicletta sottoscritto dal Comune di Milano nella Carta di Bruxelles (15%).</p>
117	117_04	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il Comune di Milano ha sottoscritto la Carta di Bruxelles per la mobilità ciclabile che impegna il comune di Milano a raggiungere una quota modale su tale mezzo pari al 15% entro il 2020 (vedi par. 6.2.7).</p> <p>Nel testo si indica che tale obiettivo sarebbe</p>	Obiettivi	<p>L'osservazione è da considerare nel processo di monitoraggio VAS ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità del Piano. Si richiede di verificare nell'ambito del monitoraggio previsto dalla</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
118	118_01	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, in fatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p>
				<p> riferito alla parte più centrale della città, corrispondente all'area interna alla cerchia filoviaria.</p> <p> Si ritiene opportuno, anche a fronte degli sviluppi che il sistema del bike sharing sta avendo, estendere tale obiettivo e chiarire a quale modalità di contabilizzazione della percentuale si riferisce.</p>		<p> procedura di VAS, il target di ripartizione modale degli spostamenti in bicicletta sottoscritto dal Comune di Milano nella Carta di Bruxelles (15%).</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
113	118_02	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, infatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale; pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p>
113	118_03	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di</p>	Orizzonte temporale	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, infatti,</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
118	118_04	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p> <p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano. Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, in fatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
113	118_05	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>per tanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, infatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale; pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
118	118_06	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>territoriale.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, in fatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p>
118	118_07	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare</p>	Orizzonte temporale	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
118	118_08	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p> <p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano. Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>Ambientale. Si concorda, infatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale; pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, infatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
118	118_09	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>relativa al contesto attuale pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e i relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, in fatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
113	118_10	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>normativo, pianificatorio e territoriale.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, infatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale; pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p>
118	118_11	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano. Si ritiene</p>	Orizzonte temporale	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
118	118_12	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p> <p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano. Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, ir fatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, ir fatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
118	118_13	(Consigliere Comunale Comune di Milano) Filippo Paolo Barberis	Documento di piano	<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>	Orizzonte temporale	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS, in quanto evidenzia in maniera più compiuta l'orizzonte temporale di valutazione del Piano e dei relativi effetti ambientali contenuti nel Rapporto Ambientale. Si concorda, infatti, che l'orizzonte temporale non è da intendersi come periodo di validità del Piano, che, invece, non ha scadenza. L'orizzonte temporale valutato nel Rapporto Ambientale è costruito sulla domanda/offerta relativa al contesto attuale; pertanto si rimanda in ambito di monitoraggio previsto da VAS, la verifica della possibilità di aggiornare l'orizzonte temporale di valutazione del Piano oltre il 2024 in relazione all'eventuale mutato contesto normativo, pianificatorio e territoriale.</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
129	129_10	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Bruno Finzi	Documento di piano	Dichiarando sia l'effetto atteso dalla realizzazione degli interventi sulla rete (+40%) che il target sottoscritto con la carta di Bruxelles di arrivare al 15% di mobilità in bicicletta al 2020 (+114%), serve spiegare la relazione tra i due valori e come a partire dal primo si potrà raggiungere il secondo (che oltretutto non è applicabile ai soli viaggi interni alla cerchia filoviaria)	Obiettivi	L'osservazione è da considerare nel processo di monitoraggio VAS ed è in linea con gli obiettivi di sostenibilità del Piano. Si richiede di verificare nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura di VAS, il target di ripartizione modale degli spostamenti in bicicletta sottoscritto dal Comune di Milano nella Carta di Bruxelles (15%).
133	133_03	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Anna Gerometta	Documento di piano	SERVIZIO TAXI Il servizio taxi rientra nell'ambito dei servizi di trasporto pubblico ed è ancorato alla gestione di essi fatta dal Comune di Milano. Come evidenziato nella osservazione n.1 veicoli anche euro 6 di ultima generazione emettono spesso su strada livelli di inquinanti molto superiori al limite di legge. Fra questi rientrano molti veicoli attualmente utilizzati dai taxisti milanesi che ultimamente hanno abbandonato l'acquisto di veicoli ibridi per preferire veicoli diesel. Addirittura, il veicolo più commercializzato per il servizio taxi recentemente è la FIAT 500 X o L che, dai sistemi di ranking e analisi (EQUA/Emissions Analytics) che verranno utilizzati dal sistema AIR'VOLUTION risulta avere emissioni di NOx 12/14 v oltre il limite di legge e quindi al di sopra di ogni standard EURO. Considerato l'uso	Effetti ambientali	L'osservazione è pertinente al processo di VAS, pertanto si propone di accogliere la seguente parte: <i>'La licenza del servizio taxi o comunque la circolazione dei taxi viene subordinata alle prestazioni ambientali del veicolo utilizzato per il servizio. La sostituzione dei taxi dovrà avvenire mediante l'acquisto di veicoli ibridi benzina/elettrico o elettrico', fermo restando che il compimento di tale indicazione sarà attuato</i>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
135	135_01	(Municipio 4) Pietro Giorgio Celestino	Documento di piano	<p>intensivo e continuativo fatto di questi veicoli in città, uso che può superare quotidianamente un centinaio di chilometri, è indispensabile che il PUMS preveda un sistema che limiti la circolazione nell'area urbana ai soli taxi o sistemi analoghi di trasporto pubblico che hanno prestazioni ambientali di eccellenza e adeguate al servizio svolto. E' altresì auspicabile prevedere un sistema di incentivazione per l'acquisto di veicoli elettrici per il servizio taxi.</p> <p>Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria. Richiesta di inserimento del QUARTIERE SAN LUIGI zona Corso Lodi, per le vie: Piazza San Luigi, Via Scriveria, Via Tagliamento, Via Don Bosco, Via Verbena, Via Breno. all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Piazza San Luigi è interessata da viabilità circolare con stalli di sosta centrali. Tale viabilità dovrà essere rivista con apposito piano. Il piano rientra nella riqualificazione della zona Prada /Simpbiosys già in opera.</p>	Scenario Piano	<p><i>attraverso altri e più specifici strumenti di regolazione, controllo e pianificazione;</i> Il recepimento di tale osservazione non comporta effetti significativi sulle considerazioni contenute nel Rapporto Ambientale, in quanto non determina variazioni allo scenario di valutazione complessiva considerato nel Rapporto Ambientale.</p> <p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p>
135	135_02	(Municipio 4) Pietro Giorgio Celestino	Documento di piano	<p>Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria. Richiesta di inserimento del QUARTIERE GRIGIONI zona Corvetto (Via Martinengo, Via Rosselli, Via Veneziano, Via Codogno, Via del</p>	Scenario Piano	<p>L'osservazione è da considerare nel processo VAS per quanto attiene il monitoraggio; la stessa potrebbe infatti influire sullo</p>

n. osservazione	numerazione come da elaborati di controdeduzioni alle osservazioni del Piano	osservante	Documento di riferimento	Contenuto del contributo	tema VAS	Valutazione VAS
				<p>Castagno, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Val Passiria,...) all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviarica. Il quartiere ha già alcune vie con divieto dei 30km/h. Via Martinengo è contenuta nel PUMS e individuata per diventare a divieto dei 30km/h. Tale via appartiene al quartiere Grigioni. Il quartiere si presta molto bene a diventare ZONA30 rispettando gli indicatori segnalati (pag.191/374 del Documento di Piano) di densità abitativa, di popolazione scolastica, di traffico in rete locale, di intersezioni recidive. Osservando la Tavola 3_Moderazione del Traffico viene evidenziato una zona gialla "ZONA 30 DI PROGETTO" in corrispondenza della Via Martinengo. Potrebbe proprio essere quella la zona oggetto di questa osservazione.</p>		<p>scenario di Piano. Considerato che per una più puntuale valutazione di tali scenari è necessario un grado di maggior approfondimento programmatico/progettuale e temporale degli interventi previsti si richiede, pertanto, di inserire la verifica di tali ricadute nell'ambito del monitoraggio previsto dalla procedura VAS.</p>

