COMUNE DI BUCCINASCO (MI)

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Relazione di Verifica

C1915

Studio redatto da

Ing. Marco G. LA VIOLA

Arch. Alessandro MERLOTTI

via Caduti della Liberazione, 45 - 21047 Saronno (VA)

tel 34732101025 email: info@studiolaviola.eu

INDICE

1.	PREMESSA	pag. 1	
2.	RIFERIMENTI NORMATIVI, METODOLOGIA E PERCORSO PROCEDURALE	pag. 3	
	2.1. RIFERIMENTI NORMATIVI PER LA PROCEDURA DI VAS	pag. 3	
	2.1.1 Normativa Comunitaria	pag. 3	
	2.1.2 Normativa Nazionale	pag. 4	
	2.1.3 Normativa Regionale	pag. 6	
	2.2. RIFERIMENTI NORMATIVI E METODOLOGICI PER I PIANI DEL TRAFFICO	pag. 10	
	2.3. PERCORSO DI VERIFICA DELL'ASSOGGETABILITÀ ALLA VAS DELL'AGGIORNAMENTO DEL PGTU	pag. 13	
3.	IL PIANO OGGETTO DI VERIFICA	PAG. 15	
	3.1. DESCRIZIONE GENERALE	pag. 15	
	3.2. GLI OBIETTIVI E LE STRATEGIE DELL'AGGIORNAMENTO DEL PGTU DI BUCCINASCO	pag. 18	
	3.3. LE PROPOSTE PARTICOLAREGGIATE DI PIANO	pag. 23	
4.	SOGGETTI COINVOLTI		
5.	AMBITO DI INFLUENZA E ELEMENTI DI RIFERIMENTO	PAG. 31	
	5.1. AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO, SITI NATURA 2000, PAESAGGIO	pag. 32	
	5.1.1 Descrizione dell'ambito territoriale	pag. 32	
	5.1.2 Siti Rete Natura 2000	pag. 35	
	5.1.3 Il paesaggio	pag. 35	
	5.2. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO	pag. 36	
	5.2.1 Piani e programmi a scala sovralocale considerati	pag. 36	
	5.2.2 Piani e Programmi a scala locale	pag. 36	
	5.3. COMPONENTI DI RIFERIMENTO E RELATIVI INDICATORI	pag. 38	
6.	IL QUADRO AMBIENTALE DESCRIZIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE E DELLE COMPONENTI		
	AMBIENTALI NELL'AMBITO DI INFLUENZA DELLA VAS	PAG. 42	
	6.1. POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	pag. 43	
	6.2. ARIA - QUALITA' DELL'ARIA, INQUINAMENTO ATMOSFERICO DA TRAFFICO	pag. 45	
	$6.2.1$ I valori rilevati dalle centraline di Corsico e Lacchiarella $ NO_2$ e CO	pag. 46	
	6.2.2 I risultati dei modelli – PM ₁₀ e PM _{2,5}	pag. 47	
	6.2.3 I valori ricavabili dalla banca dati INEMAR	pag. 49	
	6.3. ARIA - RUMORE, INQUINAMENTO ACUSTICO DA TRAFFICO	pag. 53	
	6.4. PAESAGGIO	pag. 58	

1

1. PREMESSA

La presente relazione raccoglie le informazioni ed i dati tecnici e ambientali relativi al territorio di Buccinasco e all'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) comunale, al fine di verificare la non assoggettabilità dell'aggiornamento del PGTU alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

Se infatti un Piano Generale del Traffico Urbano, come Piano, è soggetto alla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), nel caso di piani/programmi a livello locale, o che comportano modifiche minori o incidenti su aree di piccole dimensioni, la procedura completa può essere esclusa, effettuando solo una verifica "semplificata" delle interazioni tra Piano e Ambiente.

(Allegato A della Circolare 13071 della Direzione Generale Urbanistica di Regione Lombardia del 14/12/2010 "L'applicazione della Valutazione ambientale di Piani e programmi – VAS nel contesto comunale")

Tale verifica, che si sostanzia in una Conferenza a cui partecipano l'autorità procedente, quella Competente e gli enti territoriali interessati, necessita che sia predisposta una relazione che verifichi l'effettiva scarsa incidenza delle azioni legate all'attuazione del Piano sul territorio interessato.

A tal fine la relazione di Verifica di Esclusione deve assumere una struttura semplificata, ma analoga, a quella che in una procedura di VAS completa deve avere il Rapporto Ambientale.

Su tale principio è stata predisposta la presente relazione di verifica, che appare strutturata in nove parti o capitoli

I parte) la presente premessa

Il parte) viene sinteticamente riportato il quadro normativo comunitario, nazionale e regionale sulla VAS e descritta la procedura;

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - RAPPORTO AMBIENTALE PGTU di LIPOMO - C1716

- III parte) viene descritto il Piano oggetto di Verifica e indicati i suoi obiettivi, strategie e proposte particolareggiate;
- IV parte) sono indicati i soggetti coinvolti nel processo;
- V parte) viene individuato l'ambito territoriale e tematico di influenza del Piano
- VI parte) viene descritto il territorio e l'ambiente su cui agisce il Piano, ed elencate le componenti ambientali su cui agisce il piano
- VII parte) viene verificata la coerenza tra gli obiettivi e le strategie del Piano in esame con quelli di Piani Sovraordinati o agenti sullo stesso territorio e la coerenza interna tra Obiettivi, Strategie, Proposte di Piano;
- VIII parte) vengono qualitativamente valutati gli effetti dell'attuazione del Piano sull'ambiente del territorio interessato
- IX parte) vengono tratte le conclusioni della Verifica

Rispetto alla Procedura di VAS completa la Verifica di Esclusione concentra l'analisi in un solo documento, dà valutazioni di tipo unicamente qualitativo e non contiene il progetto del sistema di monitoraggio.

Dal punto di vista della procedura le differenze con la procedura completa sono descritte nella I parte, dedicata al quadro normativo di riferimento.

Qui, in relazione alla procedura, si precisa solo che il Comune di Buccinasco, con Delibera di Giunta Comunale n. 176 del 12.09.2018, avente per oggetto "Avvio del procedimento di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano e del relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica", ha dato avvio al procedimento di Verifica all'Assoggettabilità dell'Aggiornamento del PGTU.

2. RIFERIMENTI NORMATIVI, METODOLOGIA E PERCORSO PROCEDURALE

2.1. RIFERIMENTI NORMATIVI PER LA PROCEDURA DI VAS

I riferimenti normativi su cui si basano le procedure di VAS sono sinteticamente descritti nel presente capitolo, distinti tra norme comunitarie, nazionali e regionali.

2.1.1 Normativa Comunitaria

La normativa comunitaria di riferimento, per quanto riguarda la Valutazione Ambientale Strategica è la Direttiva 01/42/CE, che scaturisce da un iter tecnico-politico iniziato nel 1985 con la Direttiva 85/337/CEE, a cui è seguita nel 1996 una prima proposta di provvedimento legislativo.

All'art. 1 della Direttiva sono indicati l'obiettivo della norma, che è quello di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e dell'adozione di piani e programmi".

Da ciò deriva quello che è l'ambito di applicazione della procedura, cioè quali siano i piani e programmi suscettibili di effetti significativi sull'ambiente e quindi da sottoporre a VAS, lasciando agli Stati membri la scelta delle procedure e dei metodi da utilizzare. La Direttiva stabilisce che la dimensione ambientale deve rappresentare un fattore integrante della progettazione, sviluppo e gestione del territorio, nonché di tutti i settori dell'economia e della vita pubblica che alterano l'originaria configurazione ambientale.

La VAS è nel contempo:

- uno strumento di garanzia per una nuova configurazione dei piani e dei programmi, che si pone come obiettivo di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente, in un'ottica di sviluppo durevole e sostenibile,
- un'attività tecnica, attraverso cui costruire un quadro di conoscenza quali-quantitativa dello stato dell'ambiente in un certo ambito territoriale e spaziale, individuando le possibili pressioni incidenti su di esso a seguito dell'applicazione di un piano o di un programma
- un metodo di giudizio, mediante cui stimare i possibili effetti legati all'introduzione di piani e programmi

La Direttiva, nel lasciare agli Stati e agli Enti locali una certa flessibilità nella definizione della procedura e negli elaborati da produrre per effettuare la procedura di VAS, pone però due punti fermi:

- che il momento di valutazione avvenga nella fase preparatoria del piano;
- che per costruire il quadro di conoscenze sul sistema ambientale sia redatto un Rapporto Ambientale che abbia determinati contenuti minimi (riportati nell'allegato I -alla lettera f-della Direttiva), in cui vengono indicate le componenti ambientali per le quali vanno identificati lo stato al momento dell'avvio del Piano/Programma e i possibili effetti significativi sull'ambiente determinati dall'attuazione del P/P.

2.1.2 Normativa Nazionale

Decreto Legislativo n.152/2006 e smi – Norme in Materia Ambientale

A livello nazionale la norma di riferimento è il D.Lgs. 152/2006, che nella Parte II recepisce la Direttiva Comunitaria introducendo la Valutazione Ambientale Strategica, ponendo come criteri guida:

- di assicurare la compatibilità tra attività antropica e sviluppo sostenibile;
- di mantenere la capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse;
- di salvaguardare la biodiversità;
- di distribuire più equamente i vantaggi derivanti dalle attività economiche.

A tale scopo l'analisi deve individuare, descrivere e valutare i possibili impatti ambientali significativi che si verificherebbero con l'attuazione del piano/programma.

La procedura di VAS definita dalla normativa nazionale prevede sette fasi:

a) <u>Verifica di assoggettabilità – fase di screening:</u>

Questa fase ha lo scopo di verificare se il piano/programma possa avere impatti significativi sull'ambiente, in base ai criteri indicati dell'allegato I del Decreto Legislativo.

Ove tali impatti sussistono si avvia il procedimento di valutazione e si passa alle fasi successive, altrimenti si dichiara la non assoggettabilità del Piano/Programma alla procedura di VAS;

b) Scoping

E' la fase di definizione del quadro di riferimento per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in cui si redige il Documento di Scoping (quale quello presente), per definire l'ambito di riferimento della procedura e presentare il metodo adottato per descrivere lo stato dell'ambiente e individuare le pressioni sul contesto territoriale esaminato;

c) Rapporto Ambientale

E' il documento in cui sono individuati, descritti e valutati gli impatti significativi derivanti dall'attuazione del Piano/Programma, nonché le alternative ragionevoli che possono ipotizzarsi;

d) Coinvolgimento e confronto con il pubblico

In questa fase, attraverso un'adeguata pubblicizzazione, si informano e si rendono partecipi alla VAS i diversi attori sociali, pubblici e privati, che una volta presa visione del Piano/Programma e dei documenti di VAS (tra cui la Sintesi Non Tecnica) possono avanzare osservazioni, proposte e suggerimenti;

e) Decisione

L'autorità competente, conclusa l'attività istruttoria e acquisita e valutata la documentazione presentata e le osservazioni, proposte, obiezioni e suggerimenti pervenuti, esprime un parere motivato (favorevole o sfavorevole) sull'attuazione del Piano/Programma. Il parere motivato, insieme al Piano/Programma e al Rapporto Ambientale costituiscono la decisone che consente l'adozione del P/P da parte dell'organo competenze;

f) Informazione sulla decisione

L'informazione sulla decisione viene attuata attraverso la sua pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sui Bollettini Regionali (in Lombardia il BURL). In ambedue i casi deve essere indicata la sede dove si può prendere visione di tutti gli atti della procedura di VAS;

g) Monitoraggio

Parte integrante della VAS è la definizione delle modalità di monitoraggio, attività che ha lo scopo di controllare la validità delle previsioni sugli impatti ipotizzati sull'ambiente e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati.

Al termine del processo di VAS devono essere resi pubblici:

- la documentazione relativa al Piano/Programma adottato;
- i documenti prodotti durante il processo di VAS:

- il parere motivato espresso dall'Autorità competente;
- una Dichiarazione di Sintesi, che illustra le modalità di integrazione delle considerazioni ambientali e gli esiti delle consultazioni nell'elaborazione del Piano/Programma.

Sul piano pratico il D.Lgs. 152/2006, all'art. 13, comma 4, prevede che, al fine di evitare operazioni di duplicazione delle informazioni, nella costruzione del Rapporto Ambientale sia possibile utilizzare –previa verifica di pertinenza– dati, informazioni e studi eseguiti nell'ambito di altri livelli decisionali.

2.1.3 Normativa Regionale

La Regione Lombardia ha introdotto la VAS con l'art. 4 della "Legge per il governo del territorio" n. 12 del 11 marzo 2005 a cui è seguita una serie di D.G.R. e circolari riportanti gli indirizzi e la metodologia per la predisposizione di una VAS.

Tra queste, quelle che hanno rilevanza per un PGTU sono le seguenti:

- **D.G.R. n. 8/1563 del 22/12/2005:** "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi";
- D.G.R. n. VIII/351 del 13.03.2007: "Indirizzi generali per la valutazione dei piani e programmi"
- D.G.R. n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007: "Ulteriori adempimenti di disciplina in attuazione dell'articolo 4 della Legge per il governo del territorio" e degli "Indirizzi generali per la valutazione ambientale dei piani e programmi" approvati con deliberazione dal Consiglio regionale il 13 marzo 2007 atti n. VIII/351";
- D.G.R. n. VIII/10971 del 30 dicembre 2009, "Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi VAS (art. 4, L.R. 12/2005; D.C.R. n.351/2007)
 –Recepimento delle disposizioni di cui al D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli" [Pubblicata su BURL Serie Ordinaria n. 5 del 01.02.2010].
- D.G.R N. IX/761 del 10 novembre 2010, "Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi" VAS (art. 4, L.R. n. 12/2005; D.C.R. n. 351/2007)

7

[Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 29 giugno 2010 n. 128, con modifica ed integrazione delle D.G.R. 27 dicembre 2008, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971].

Di seguito vengono richiamati gli elementi fondamentali della norme sopra citate, con particolare attenzione agli aspetti rilevanti per la VAS di un PGTU.

La **Legge per il governo del territorio** n. 12 del 11 marzo 2005 - Art. 4. (Valutazione ambientale dei piani)

L'art. 4 della L.R. per il governo del territorio lombardo introduce la VAS:

- individuando i Piani e Programmi assoggettabili a VAS (in alcuni caso dopo verifica);
- indicando i contenuti della VAS, che deve evidenziare la congruità delle scelte di Piano "rispetto agli obiettivi di sostenibilità del piano, specie con riguardo al consumo di suolo, e le possibili sinergie con gli altri strumenti di pianificazione e programmazione; individua le alternative assunte nella elaborazione del piano o programma, gli impatti potenziali, nonché le misure di mitigazione o di compensazione, anche agro ambientali, che devono essere recepite nel piano stesso".
- precisa il coordinamento tra VAS, VIA e VINCA
- definisce le caratteristiche e i compiti dell'Autorità Competente

Dalle Delibere di Giunta Regionale riportanti gli Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi si ricava:

- la necessità che nei processi di governo del territorio siano introdotte forme di valutazione ambientale che consentano "una riflessione sul futuro da parte di ogni società e dei suoi governanti" e nel contempo un aumento della prevenzione, così da evitare "impatti ambientali, sociali ed economici negativi".
- che siano considerati quando e quanto il più possibile "scenari alternativi virtuosi che limitino il più possibile impatti negativi tanto sul sistema ambientale quanto su quello sociale ed economico", attuando un reale confronto tra alternative progettuali;
- che la Valutazione Ambientale sia "effettuata il più a monte possibile, durante la fase preparatoria del P/P e anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura

legislativa", così che assuma una dimensione processuale continua, estendendosi a tutto il ciclo vitale del Piano/Programma, integrandosi "il più possibile nel processo di elaborazione del P/P".

L'importante aspetto dell'integrazione si attua attraverso tre modalità:

- 1. l'interazione "positiva e creativa tra la pianificazione e la valutazione durante tutto il processo di impostazione e redazione del P/P";
- 2. "la comunicazione e il coordinamento tra i diversi enti e organi dell'amministrazione coinvolti nel P/P".
- 3. La considerazione congiunta degli aspetti ambientali, sociali ed economici, combattendo "la forte tendenza alla compartimentazione del sapere" che "rende difficile la realizzazione di analisi integrate".

Aspetti particolarmente innovativi della normativa regionale sulla VAS sono:

- la valutazione degli obiettivi e delle scelte, che deve tenere conto dei criteri di sostenibilità e delle interazioni con altri piani e progetti;
- il considerare la VAS un processo continuo che interessa tutto il percorso temporale e spaziale del piano/programma;
- l'estensione delle procedure valutative, oltre che al settore della pianificazione del territorio, anche agli "ai settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e (quelli) che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della Direttiva 85/337/CE per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della Direttiva 92/43/CE11"
- nel caso di piani/programmi a livello locale o modifiche minori o incidenti su aree di piccole dimensioni e, infine, per i "Piani e Programmi che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti" la Regione (anche in questo caso in coerenza con quanto prevede la Direttiva Comunitaria) prevede una Verifica di Esclusione, ossia una valutazione preliminare a cui sottoporre i Piani/Programmi al fine di assoggettarli o meno alla

Mediante una serie di Delibere di Giunta sono stati poi individuati i Modelli Metodologici Procedurali Generale e Specifici per le diverse tipologie di Piani/Programmi.

Quello applicabile a un PGTU risulta quello "generale di base", mentre per quanto riguarda gli obiettivi specifici da perseguire con la VAS del Piano Generale del Traffico Urbano, coerentemente con quanto previsto a livello europeo si deve realizzare un'elevata integrazione tra il percorso di formazione del PGTU e il percorso di VAS, così da:

- valutare gli obiettivi e le strategie di pianificazione della mobilità e la loro compatibilità con i criteri di sostenibilità ambientale, eventualmente introducendo integrazioni e modifiche migliorative;
- valorizzare le potenzialità del PGTU in relazione con la pianificazione della mobilità su area
 vasta;
- c. sviluppare un quadro di indicazioni e strumenti utili per controllare gli effetti prodotti dall'attuazione del piano.

_

2.2. RIFERIMENTI NORMATIVI E METODOLOGICI PER I PIANI DEL TRAFFICO

L'attuale definizione normativa della pianificazione dei trasporti a scala comunale risale alla Circolare del Ministero dei Lavori Pubblici dell'8 agosto 1986, n. 2575 "Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani urbani del traffico", che introduce l'omonimo strumento di programmazione.

I contenuti di tale circolare sono poi stati ripresi ed ampliati nell'art. 36 del Nuovo Codice della Strada (Decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285)¹ e dalle susseguenti Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico, emanate dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1995².

In particolare, le direttive ministeriali definiscono il Piano Urbano del Traffico (PUT) come "un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati realizzabili nel breve periodo - arco temporale biennale - e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate".

L'attuale quadro normativo prevede che la predisposizione di un Piano Urbano del Traffico avvenga secondo una specifica articolazione per scala di intervento, a ciascuna delle quali corrispondono differenti contenuti.

I livelli di progettazione sono nel complesso tre, così individuati dalle Direttive ministeriali del 1995:

primo livello: Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU). Consiste in un piano-quadro,
esteso all'intero centro abitato e volto a definire ed a dimensionare gli interventi
complessivi del PGTU in termini di politica regolatoria adottata, qualificazione funzionale
della viabilità, sviluppo della ciclopedonalità, accessibilità ai servizi di trasporto collettivo.

¹ G.U. n.67 del 22 marzo 1994 (testo aggiornato).

² G.U. n.146 del 24 giugno 1995. Progettuali

- secondo livello: Piani Particolareggiati del Traffico Urbano. Consistono in piani di massima per l'attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti dell'intero centro abitato.
- terzo livello: Piani Esecutivi del Traffico Urbano. Consistono in progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati.

Secondo il quarto comma dell'art.36 del Nuovo Codice della Strada, "... Il piano urbano del traffico veicolare è finalizzato ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi ...".

Tali obiettivi vengono ulteriormente specificati dalle Direttive ministeriali, che indicano, fermo restando il criterio generale di progettazione di "soddisfare tutte le esigenze di mobilità della popolazione":

- per quanto concerne il miglioramento delle condizioni di circolazione, la necessità di "...
 soddisfare la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei
 vincoli del Piano (economici, urbanistici ed ambientali) ...", laddove il livello di servizio si
 identifica fondamentalmente con il grado di fluidità dei movimenti veicolari;
- per quanto concerne il miglioramento della sicurezza stradale, la necessità di ridurre gli
 incidenti stradali e le loro conseguenze, con particolare attenzione per le utenze deboli
 (scolari e studenti, persone anziane, persone con limitata capacità motoria);
- per quanto concerne la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, la necessità di verificarne l'effettivo conseguimento "... mediante la rilevazione sia delle emissioni e/o dei tassi di concentrazione delle principali sostanze inquinanti, sia dei livelli di rumore che si determinano nelle varie zone urbane, specialmente con riferimento a quelle oggetto di specifica tutela ...";
- per quanto concerne il risparmio energetico, la necessità di verificarne l'effettivo
 conseguimento "... mediante la determinazione del consumo, specifico e complessivo, del
 carburante dei veicoli motorizzati pubblici e privati ed, eventualmente, di altre fonti

energetiche (energia elettrica per tram e filovie), in relazione alle condizioni di traffico determinate ...";

 per quanto concerne il rispetto dei valori ambientali, la necessità di "... preservare ed al tempo stesso migliorare - per quanto possibile - la fruizione dell'ambiente urbano nel suo complesso e delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano, quali i centri storici, le aree protette - archeologiche, monumentali e naturali - e gli spazi collettivi destinati al transito ed alla sosta pedonali, alle attività commerciali, culturali e ricreative ed al verde pubblico e privato ...".

Gli aspetti relativi all'integrazione del Piano nella più generale attività di programmazione territoriale sono sviluppati indicando che il Piano Generale del Traffico Urbano costituisce uno strumento subordinato rispetto al Piano di Governo del Territorio.

L'armonizzazione dei due strumenti si realizza, da un lato, attraverso la verifica che le eventuali opere infrastrutturali previste dal PGTU siano contenute negli strumenti urbanistici vigenti, dall'altro, attraverso la verifica che le trasformazioni territoriali contemplate dal PGT siano compatibili le scelte del PGTU.

Nel caso specifico la contemporanea predisposizione della Variante al Piano di Governo del Territorio è stata in parte una delle motivazioni che hanno portato all'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano.

Conseguenze di ciò sono che:

- I due strumenti condividono una parte significativa delle informazioni e dei dati territoriali e ambientali utilizzati dalla VAS della Variante del PGT e dalla Verifica di Esclusione dalla VAS dell'Aggiornamento del PGTU;
- le analisi di coerenza sono maggiormente approfondite tra i due Piani;
- le Autorità Proponente, Procedente e Competente sono le stesse per PGT e PGTU.

2.3. PERCORSO DI VERIFICA DELL'ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS DELL'AGGIORNAMENTO DEL PGTU

Il percorso di Verifica dell'Assoggettabilità dell'Aggiornamento del PGTU di Buccinasco è articolato in quattro fasi, che seguono lo schema riportato alla pagina seguente (fonte SIVAS):

O. PREPARAZIONE

In questa prima fase, dopo l'affidamento dell'incarico per la redazione del documento di verifica, tramite Delibera di Giunta Comunale sono individuate l'Autorità Competente e quella Procedente.

1. ORIENTAMENTO

In questa fase si verifica l'eventuale presenza di interferenze con Siti Natura 2000, si definisce lo schema operativo per la verifica e si individuano i soggetti competenti in materia ambientale, i soggetti territorialmente Interessati e gli altri soggetti a vario titolo interessati. Vengono inoltre definite le modalità di informazione e partecipazione del pubblico.

In questa fase viene inoltre redatto un rapporto preliminare, "...contenente le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute e sul patrimonio culturale, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva." (Allegato A della Circolare 13071 Direzione Generale Urbanistica della Regione del 14/12/2010 "L'applicazione della Valutazione ambientale di Piani e programmi – VAS nel contesto comunale")

Il presente documento è il rapporto preliminare o rapporto di verifica, che contiene la definizione dell'ambito spaziale e tematico di influenza del PGTU e individua le componenti ambientali influenzabili dal PGTU. In esso viene effettuata l'analisi di coerenza con gli altri Piani, si stimano qualitativamente gli effetti ambientali, si verifica il modesto impatto che il PGTU ha sull'ambiente, pervenendo alla proposta di esclusione dalla procedura completa di VAS. La fase si completa con la pubblicazione sul sito SIVAS regionale del rapporto preliminare, l'avviso e la comunicazione di messa a disposizione del rapporto ai soggetti competenti e interessati.

2. CONFERENZA DI VERIFICA

In sede di conferenza di verifica si analizza il rapporto preliminare/di verifica e si raccolgono i pareri per pervenire alla decisione sull'esclusione o meno del P/P dalla procedura completa di VAS. Alla conferenza di

verifica sono obbligatoriamente invitati i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati

3. DECISIONE

In sede di conferenza di verifica si perviene alla decisione finale sull'esclusione o meno del P/P dalla procedura completa di VAS. Della decisone viene data informazione sul web.

FASI	PERCORSO DEL PGTU	VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA VAS	
Fase 0	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del	A0.1 Incarico per la predisposizione del	
Preparazione	procedimento	documento di sintesi	
	PO. 2 Incarico per la stesura del PGTU	A0.2 Individuazione autorità competente	
	PO. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione	per la VAS	
	del documento di sintesi preliminare della		
	proposta di PGTU		
Fase 1	P1. 1 Orientamenti iniziali del PGTU	A1.1 Verifica di interferenze con i Siti della	
Orientamento		Rete Natura 2000 (SIC/ZPS)	
	P1. 2 Definizione schema operativo PGTU	A1.2 Definizione dello schema operativo per	
		la Verifica e mappatura dei soggetti	
		competenti in materia ambientale e del	
		pubblico coinvolto	
		A.1.3 Documento di sintesi della proposta di	
		PGTU e determinazione degli effetti	
		significativi – Allegato II Direttiva	
		2001/42/CE	
	Messa a disposizione e pubblicazione su web (trenta giorni) del rapporto preliminare		
	Avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web Comunicazione della messa disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli e		
	territorialmente interessati		
Fase 2	Verbale della Conferenza in merito all'esclusione o meno del PGTU dalla VAS		
Conferenza di			
Verifica			
Fase 3	L'Autorità competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità procedente, assume la decisione d		
Decisione	esclusione o non esclusione del PGTU dalla Valutazione Ambientale Strategica (entro 90 giorni		
	dalla messa a disposizione)		
	Informazione circa la decisione e pubblicazione del provvedimenti su web		

3. IL PIANO OGGETTO DI VERIFICA

3.1. DESCRIZIONE GENERALE

Il Piano oggetto della Verifica di Assoggettabilità alla VAS è l'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano³ (di seguito anche indicato come AgPGTU) di cui il Comune di Buccinasco si è dotato nel 2013.

La necessità di un aggiornamento del PGTU deriva da tre fatti:

- l'avvio della procedura di Variante al vigente Piano di Governo del Territorio;
- le modifiche a livello sovralocale nel sistema della mobilità dell'area milanese:
- la verifica dello stato di attuazione del PGTU del 2013

Rinviando, oltre cha alla relazione di Piano, ai paragrafi 3.2 e 3.3 la descrizione degli Obiettivi, delle Strategie e delle Proposte Particolareggiate dell'aggiornamento del PGTU si riporta qui nel seguito quanto scritto in Premessa allo Studio di Aggiornamento, in cui vengono tracciate le linee di indirizzo dell'aggiornamento e ne viene descritta la struttura.

Essendo quello in esame un aggiornamento del PGTU vigente di questo ne condivide la "visione fortemente orientata agli obiettivi della sicurezza, della difesa e promozione della mobilità attiva, della sostenibilità ambientale.

Accanto a tale visione, pienamente confermata dagli indirizzi inizialmente forniti ai progettisti dall'Amministrazione Comunale e successivamente approfondita nel corso del lavoro di interlocuzione e confronto costante che ha accompagnato la costruzione del PGTU, se ne pone oggi una nuova, derivata dalle riflessioni maturate all'interno del processo di redazione del PGT.

Si tratta in particolare dei ragionamenti sul sistema delle qualità urbane da costruire, delle centralità da ricercare, del sistema del verde da completare e riconnettere.

³ Il Piano vigente è stato redatto da Polinomia, la stessa società incaricata dell'aggiornamento.

Si pone anche il problema di comprendere e valorizzare le importanti modificazioni che, in un futuro prossimo, sono destinate a trasformare profondamente il sistema della mobilità nell'area metropolitana milanese, modifiche che coinvolgono in particolare proprio i comuni di prima cintura.

Due importanti strumenti infatti, il Piano Urbano delle Mobilità Sostenibile di Milano e il nuovo Piano di Bacino del Trasporto Pubblico hanno finalmente e coerentemente assunto la consapevolezza della necessità di integrare strettamente questa parte del territorio all'interno del sistema "urbano centrale" dell'area milanese.

Ci si limita qui a citare alcuni elementi che testimoniano tale consapevolezza:

- il rafforzamento dei servizi ferroviari metropolitani sia in termini di servizio che in termini di capacità di distribuzione interna al capoluogo (Circle Line);
- la proposta di prolungamento della linea 4 sino a servire direttamente i comuni di Corsico e Buccinasco;
- l'inserimento dei comuni di prima cintura nella fascia tariffaria urbana di Milano del trasporto pubblico;
- il disegno delle grandi radiali ciclabili di penetrazione e il loro prolungamento verso i comuni esterni.

Certamente si tratta di elementi ancora non tutti formalmente consolidati e/o definiti nei tempi di realizzazione e nelle modalità di finanziamento; si tratta tuttavia di una 'apertura' di scenario da sfruttare, consolidare e in tal modo contribuire a rendere sempre più concreta.

Un secondo aspetto riguarda la riflessione che occorre fare a partire dalle indicazioni contenute nel PGTU vigente; trattandosi appunto di un aggiornamento, il lavoro deve in primo luogo fornire all'Amministrazione stessa e alla città un bilancio dell'attività compiuta e del livello di raggiungimento degli obiettivi attesi dal precedente Piano.

Un aspetto specifico del lavoro è pertanto quello della valutazione puntuale degli interventi attuati in conformità nel corso dei cinque anni di vigenza del Piano, di quelli non conformi, dei risultati ottenuti e delle problematiche incontrate.

Sulla base di tale bilancio si dovrà quindi aprire una riflessione critica sulle problematiche individuate, ed in particolare circa le motivazioni che hanno portato alla non attuazione di alcuni degli interventi previsti, ovvero alla eventuale non corrispondenza tra esiti attesi ed esiti ottenuti dalla loro realizzazione.

Due aspetti assumeranno una particolare importanza in tale riflessione e nella successiva fase di progettazione: quello della costruzione di una città ciclabile e quello della costruzione della città 'senza incidenti'.

E' attraverso tale approccio che si dovrà migliorare la capacità del nuovo Piano di essere uno strumento effettivamente programmatico e non, come molto frequentemente accade e come in parte è certamente accaduto anche per il Piano vigente, un elenco di buoni propositi e di proposte di non consolidata praticabilità.

Il rapporto è strutturato come segue:

- in capitolo 1 sono riportati i principali elementi strategici posti al Piano dal nuovo strumento urbanistico;
- in capitolo 2 sono sintetizzati gli elementi del quadro conoscitivo utili per orientare il progetto di Piano. Tra questi rientra il resoconto sullo stato di attuazione del PGTU 2013;
- in capitolo 3 è descritto il progetto strategico del Piano, articolato in classificazione funzionale delle strade, telaio portante della ciclabilità e perimetrazioni;
- in capitolo 4 sono elencati gli interventi di dettagli relativi alla riorganizzazione della circolazione e alla rifunzionalizzazione/ messa in sicurezza degli assi e nodi critici
- in capitolo 5 è sviluppata una analisi delle modalità di inserimento del telaio ciclabile."

3.2. GLI OBIETTIVI E LE STRATEGIE DELL'AGGIORNAMENTO DEL PGTU DI BUCCINASCO

Gli obiettivi e le conseguenti Strategie di Intervento che l'AgPGTU si pone sono da una parte coerenti con quelli del PGT e dall'altro in linea con quanto previsto nel Piano del 2013, costituendo nella quasi totalità una conferma di quanto allora previsto.

Vi sono naturalmente modifiche nelle scelte di dettaglio, alla luce delle variazioni intervenute e degli orientamenti del nuovo PGT, ma in ogni caso le proposte attuali si pongono in assoluta sintonia e continuità con gli obiettivi e le strategie del Piano del 2013.

In generale poi l'Aggiornamento del PGTU, come il Piano originale, ha come obiettivi quelli individuati dalle Direttive Ministeriali per i Piani del Traffico, e già descritti nel paragrafo 2.2:

- il miglioramento delle condizioni di circolazione, soddisfacendo "... la domanda di mobilità al miglior livello di servizio possibile, nel rispetto dei vincoli del Piano (economici, urbanistici ed ambientali) ...", dove, come già scritto, il livello di servizio si identifica soprattutto con il grado di fluidità dei movimenti veicolari;
- il miglioramento della sicurezza stradale, che si consegue con la riduzione degli incidenti stradali e delle loro conseguenze, ponendo particolare attenzione alle utenze deboli (scolari e studenti, persone anziane, persone con limitata capacità motoria); ·
- la riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, e quindi delle emissioni e/o dei
 tassi di concentrazione delle principali sostanze inquinanti e dei livelli di rumore nelle varie
 zone urbane, specialmente in quelle di specifica tutela, come ad esempio le scuole o gli
 ospedali
- il risparmio energetico, legato ovviamente al trasporto, sia privato che pubblico;
- il rispetto dei valori ambientali, che si deve concretizzare attraverso azioni per "...

 preservare ed al tempo stesso migliorare per quanto possibile la fruizione dell'ambiente

 urbano nel suo complesso e delle peculiarità delle singole parti che lo caratterizzano, quali i

 centri storici, le aree protette archeologiche, monumentali e naturali e gli spazi collettivi

 destinati al transito ed alla sosta pedonali, alle attività commerciali, culturali e ricreative ed

 al verde pubblico e privato ...".

Nel caso di Buccinasco non viene presentato un vero e proprio elenco di Obiettivi, ma essi sono ricavabili dalla lettura della relazione, in particolare del "Cap. 3 Le strategie generali del Piano". Si tratta quasi sempre di obiettivi sottesi a più di una delle strategie di Piano

Si possono individuare:

- 1. L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE
- 2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ
- 3. L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA
- 4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO , SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE
- 5. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE
- 6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE

Agli Obiettivi tendono le Strategie del Piano, che vengono qui di seguito elencate e che sono ad essi correlate.

CLASSIFICAZIONE DELLE RETE STRADALE

La classificazione della rete stradale comunale è un aggiornamento e una revisione della classificazione fatta all'interno del Piano del 2013.

Sulla base di quanto si legge al paragrafo 3.1 del AgPGTU (pag. 25), e cioè che la classificazione "..è, secondo la normativa, finalizzata all'identificazione della rete portante della mobilità autoveicolare, il cui funzionamento va reso efficiente attraverso opportuni provvedimenti di fluidificazione, di rimozione della sosta, di adeguamento delle intersezioni." ed uno più ampio di

"... ricercare i migliori equilibri possibili tra funzioni di traffico (motorizzato e non) e funzioni urbane e di conseguenza (per) indirizzare gli esiti progettuali delle proposte di riassetto dei nodi di traffico e di ristrutturazione degli assi stradali sui quali si ritiene necessario intervenire." gli Obiettivi a cui risponde questa strategia sono:

- 1. L'aumento dell'efficienza della rete stradale comunale
- 4. La riqualificazione urbana, il riequilibrio tra funzioni di traffico, sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale

NUOVA VIABILITÀ ZONA CENTRO SPORTIVO

La strategia prevede la realizzazione di un collegamento tra il parcheggio di via Indipendenza e via Guido Rossa, e l'eliminazione di un tratto di via Cervi, ricompattando il parco e rendendo più funzionale l'accesso al Centro Sportivo

Tale strategia tende a conseguire i seguenti Obiettivi:

- 1. L'aumento dell'efficienza della rete stradale comunale
- 2. Il rafforzamento dell'accessibilità
- 4. La riqualificazione urbana, il riequilibrio tra funzioni di traffico, sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale

PERIMETRAZIONI

BUCCINASCO "CITTÀ 30"

La prima delle strategie rientrante nella categoria "Perimetrazioni" consiste nella riduzione generalizzata delle velocità da 50 km/ora a 30 km/ora, con alcune eccezioni.

Si tratta di una strategia già presente nel Piano del 2013, ma non attuata.

L'Aggiornamento ripropone questa strategia, a cui sono collegati i seguenti Obiettivi:

- 3. L'incremento delle condizioni di sicurezza
- 4. La riqualificazione urbana, il riequilibrio tra funzioni di traffico, sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale
- 5. Favorire la mobilità pedonale e ciclabile

ISOLE AMBIENTALI (ZRTM)

Nel PGTU del 2013 erano previste 8 isole ambientali . L'Aggiornamento del Piano parte dalla constatazione che questa strategia non è stata sviluppata, e propone di rivederla integrandola nel Piano Quartieri, una delle strategie del nuovo PGT.

Gli obiettivi di riferimento di questa Strategia sono:

- 2. Il rafforzamento dell'accessibilità
- 3. L'incremento delle condizioni di sicurezza
- 4. La riqualificazione urbana, il riequilibrio tra funzioni di traffico, sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale
- 5. Favorire la mobilità pedonale e ciclabile

ZONE DI PARTICOLARE RILEVANZA URBANISTICA (ZPRU)

Questa Strategia, prevista dal Codice della Strada e già contenuta nel Piano del 2013, ha un orizzonte temporale di attuazione legato all'apertura della fermata della M4 in territorio di Corsico/Buccinasco. La strategia qui illustrata trova corrispondenza con l'obiettivo

4. La riqualificazione urbana, il riequilibrio tra funzioni di traffico, sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale

ZTL VEICOLI PESANTI

L'AGPGTU si limita a riproporre negli stessi termini la proposta del Piano 2013.

La sostituzione dei divieti parziali con zone interdette al transito dei veicoli pesanti contribuirà al perseguimento dei seguenti obiettivi:

- 2. Il rafforzamento dell'accessibilità
- 3. L'incremento delle condizioni di sicurezza
- 4. La riqualificazione urbana, il riequilibrio tra funzioni di traffico, sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale
- 5. Favorire la mobilità pedonale e ciclabile

LA RETE CICLABILE

L'Aggiornamento del PGTU sostituisce le 7 ciclovie previste dal Piano 2013 con 4 ciclovie, a cui si aggiunge quella del progetto "Più Bici" e due raccordi.

La strategia è quella che concorre al perseguimento di tutti gli obiettivi dell'AGPGTU:

- 1. L'aumento dell'efficienza della rete stradale comunale
- 2. Il rafforzamento dell'accessibilità
- 3. L'incremento delle condizioni di sicurezza
- 4. La riqualificazione urbana, il riequilibrio tra funzioni di traffico, sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale
- 5. Favorire la mobilità pedonale e ciclabile
- 6. Il rafforzamento della rete ciclabile urbana e la connessione con quella sovra comunale

LA REGOLAZIONE DELLA SOSTA

La regolazione della sosta, già prevista dal Piano del 2013, è nell'Aggiornamento del PGTU modificata in alcuni punti, rimanendo però sostanzialmente la stessa rispetto al Piano vigente. La proposta prevede l'estensione della sosta "a tempo", e in futuro di una sosta a disco "bioraria" nell'area della nuova fermata M4.

Uno solo è l'obiettivo al cui raggiungimento la Regolazione della sosta contribuisce:

4. La riqualificazione urbana, il riequilibrio tra funzioni di traffico, sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale

3.3. LE PROPOSTE PARTICOLAREGGIATE DI PIANO

Agli obiettivi e alle Strategie di Intervento individuate al Capitolo 3 dell'Aggiornamento del PGTU, e qui riportate al precedente paragrafo, corrispondono delle Proposte Particolareggiate, che sono qui di seguito illustrate e che sono valutate in termini di coerenza con gli Obiettivi e le Strategie nel capitolo 7.

La maggior parte delle proposte particolareggiate dell'AGPGTU sono delle conferme di proposte già avanzate nel Piano originale (con eventualmente modifiche non sostanziali o integrazioni), ed anche in quei pochi casi in cui le proposte appaiono nuove, esse sono in linea con la filosofia che animava il Piano del 2013.

I SEMAFORI FILTRO

L'AgPGTU propone di modificare l'assetto delle rete di "semafori filtro" previsti dal Piano del 2013. Ora ne sono previsti 6, in parte coincidenti con quelli individuati dal Piano vigente. La loro funzione è di "far transitare un numero di veicoli compatibile con la capacità tecnica e ambientale dei luoghi centrali; in pratica l'obiettivo è di evitare la formazione di accodamenti in corrispondenza di questi ultimi, spostandola in luoghi meno sensibili." (par. 4.1, pag. 34 dell'AgPGTU, versione 0.1). Ciò contribuirà alla moderazione del traffico in area centrale

PIAZZA S. BIAGIO

È prevista la riqualificazione di piazza S. Biagio, con la chiusura dello sbocco della via Emilia sulla piazza, con un riassetto della stessa.

La proposta conferma, con alcune variazioni, quanto previsto per questo ambito dal Piano del 2013.

Lo scopo è "...la riqualificazione del nodo, rompendo l'isolamento fisico della chiesa e creando uno spazio di elevata qualità." (par. 4.1, pag. 34 dell'AgPGTU, versione 0.1).

Si avrebbe una ridistribuzione di parte dei flussi su itinerari alternativi, e ciò richiede alcuni interventi su rotatorie e intersezioni (Emilia/Resistenza e Don Minzoni/Lombardia).

VIA ROMA E PLESSO SCOLASTICO I MAGGIO

L'Aggiornamento del PGTU prevede il riassetto di questa via, secondo la logica dell'"uso condiviso", cioè la compresenza del traffico con gli altri usi, in questo caso in gran parte legati alla presenza di attività di somministrazione e di una chiesa. Moderazione della velocità, miglioramento dell'accessibilità pedonale e ciclabile, aumento dell'offerta di sosta, riqualificazione dello spazio pubblico: sono questi i risultati attesi. Nella proposta è compresa la possibilità di realizzare un breve nuovo tratto stradale tra la stessa via Roma e la rotatoria Lario/Trieste, per migliorare l'accesso al plesso scolastico.

VIA LOMELLINA

Scopi prioritari della proposta riguardante via Lomellina sono il miglioramento della qualità dell'ambiente urbano e il riequilibrio tra le componenti della mobilità, in questo ambito soggetto a modifiche nella struttura delle attività presenti (da produttive a commerciali). La proposta prevede di ridurre la carreggiata destinata agli autoveicoli, realizzando o due corsie ciclabili oppure un corridoio pedonale. Insieme ad alcuni microinterventi le due ipotesi perverranno a una moderazione del traffico. Si tratta dell'attuazione di un'analoga proposta contenuta nel Piano del 2013.

VIA LOMBARDIA

A seguito della riorganizzazione della gerarchia stradale di Buccinasco per via Lombardia sono proposti interventi di riconfigurazione della carreggiata, con ampliamento della fascia di sosta e del marciapiede, e l'inserimento di due attraversamenti protetti. Il tutto con l'obiettivo di migliorare la sicurezza e favorire la mobilità pedonale e ciclabile. La proposta, come filosofia di intervento, si allinea alle altre analoghe e riguardanti altre strade di Buccinasco presentate nel Piano del 2013 e qui riconfermate.

VIA RESISTENZA

Già nel Piano del 2013 erano previsti interventi all'intersezione tra questa strada e via Emilia. La proposta contenuta nel AGPGTU si sostanzia nella riconfigurazione di via Resistenza, con

trasformazione della pista ciclopedonale esistente in un ampio marciapiede con alberatura. Il fine è il miglioramento della qualità urbana della via.

INCROCIO LOMELLINA/PIEMONTE

Obiettivo dell'intervento, che consiste nella messa a senso unico della via, è la riduzione dell'incidentalità e, quindi, l'aumento della sicurezza. Il ridimensionamento dello spazio destinato agli autoveicoli consentirà l'inserimento di una pista ciclabile. L'intervento era di fatto già contenuto nelle proposte del Piano del 2013.

PROTEZIONE SCUOLE MASCHERPA

Modificando quanto previsto nel Piano del 2013 l'Aggiornamento del PGTU prevede solo di confermare via Grancino a senso unico, con l'obiettivo di proteggere dal traffico la scuola di via Mascherpa.

VIA MANTEGNA

La via è caratterizzata da un'elevata incidentalità. A integrazione di quanto già realizzato (un semaforo pedonale), l'AgPGTU prevede, al fine di ridurre le velocità: l'installazione di un dispositivo di controllo semaforico della velocità (S:A:V) sull'impianto esistente; la sopraelevazione dei passaggi pedonali e il ridisegno delle corsie ciclabili. Si tratta di una proposta già contenute nel Piano del 2013.

VIA PETRARCA

A conferma di quanto proposto nel Piano del 2013 l'AgPGTU propone di realizzare un intervento che limiti ai pedoni e alle biciclette il transito lungo via Petrarca, ove è presente un complesso scolastico, con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità a queste categorie di utenti e aumentare la sicurezza.

VIA DELLA COSTITUZIONE

Obiettivo dell'intervento su via della Costituzione è l'aumento delle sicurezza stradale, attuata attraverso l'inserimento di un cordolo centrale insormontabile, la protezione degli attraversamenti

pedonali e la parzializzazione delle svolte. La proposta avanzata nell'AGPGTU scaturisce dalla valutazione dell'incidentalità lungo l'intero tracciato della via, e completa gli analoghi interventi a favore della sicurezza stradale previsti in altri tratti della rete viaria comunale nel Piano del 2013 e nel suo aggiornamento.

PROGETTO DEL TELAIO CICLABILE

L'Aggiornamento del PGTU prevede come ulteriore azione la compiuta realizzazione di una rete ciclabile, articolata su 5 itinerari, di cui 1 già in fase di realizzazione (vedere Fig. 3.1 alla pagina seguente). La rete ciclabile ha come obiettivi primari di favorire la mobilità ciclabile e migliorare l'accessibilità ciclabile e, secondariamente, tramite i singoli interventi, la moderazione della velocità, l'aumento della sicurezza stradale, il miglioramento della qualità urbana.

Gli interventi previsti sono di volta in volta per i diversi itinerari, individuati tra i seguenti:

- realizzazione di segnaletica di direzione;
- interventi di riqualificazione/moderazione del traffico
- posa di bande in carreggiata
- riorientamento/spostamento della sosta e ampliamenti marciapiedi
- protezione di attraversamenti
- istituzione di sensi unici
- posa di cuscini rallentatori
- realizzazione di anelli di circolazione in rotatoria
- manutenzione e ampliamento di piste esistenti
- realizzazione di corsie ciclabili in carreggiata
- telecontrollo della velocità
- rafforzamento della segnaletica
- attraversamenti protetti e platee alle intersezioni

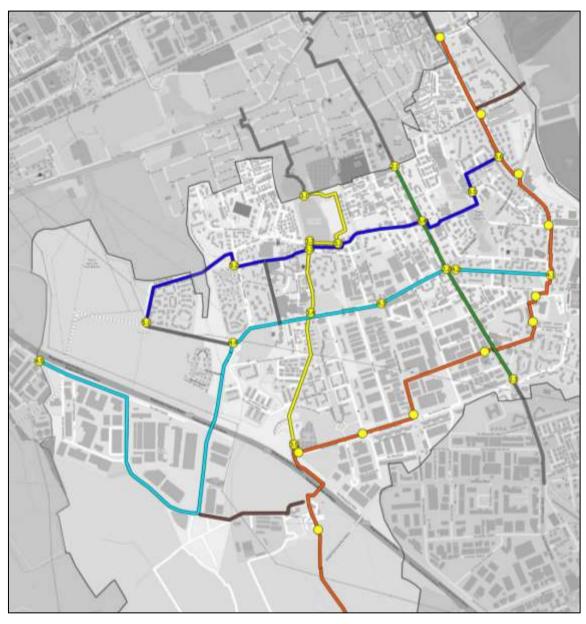


Fig. 3.1 – Il telaio ciclabile di Buccinasco proposto dall'Aggiornamento del PGTU

4. SOGGETTI COINVOLTI

L'Amministrazione Comunale di Buccinasco, ha avviato il processo di Valutazione Ambientale Strategica con Delibera di Giunta Comunale n. 176 del 12.09.2018.

All'interno dell'Ente sono state individuate le seguenti figure:

Autorità Proponente

• Comune di Buccinasco, nella figura del Sindaco, sig. Rino Pruiti

Autorità Procedente

• Responsabile Settore Urbanistica del Comune di Buccinasco - Ing. Daniela Sergio

Autorità competente per la VAS

Responsabile Settore Ambiente – Dott.sa Rossana Gnasso

Come previsto dalla normativa sono stati individuati i:

- "Soggetti competenti in materia ambientale", da consultare nel corso delle procedura.
 L'individuazione di tali soggetti, in assenza di un elenco a livello nazionale, è avvenuta sulla base dei contenuti del PGTU, delle componenti da considerare e ai principali fattori d'interrelazione individuati. Si tratta di soggetti istituzionali (Regioni, Enti Locali, altri Enti con competenze in materia di traffico e mobilità, ...) e non istituzionali (rappresentanti della società civile, organizzazioni non governative, associazioni, sindacati, ...).
- "Soggetti interessati", a cui deve giungere informazione circa la procedura, e che possono essere consultati e/o ai quali possono essere chiesti contributi ed osservazioni

Si è pervenuti così al seguente doppio elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e potenzialmente interessati alle decisioni:

Soggetti competenti in materia ambientale

ARPA Lombardia – Dipartimento di Milano

- Agenzia di Tutela della Salute ATS della Città Metropolitana di Milano (Dipartimento di Igiene e Prevenzione Sanitaria);
- Segretariato Regionale per la Lombardia del MiBACT Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici;
- Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio della Città Metropolitana di Milano.
- Ente Gestore del Parco Agricolo Sud Milano Città Metropolitana di Milano

Enti territorialmente interessati

- Regione Lombardia (DG Ambiente e Clima; DG Territorio e Protezione Civile; DG
 Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile; DG Agricoltura, Alimentazione e Sistemi verdi; DG Enti Locali, Montagna e piccoli Comuni)
- Regione Lombardia (DG Agricoltura; DG Ambiente, Energia e Sviluppo Sostenibile; DG casa e Housing sociale, DG Infrastrutture e Mobilità; DG Territorio, Urbanistica e Difesa del Suolo e Città Metropolitana);
- Città Metropolitana di Milano (Area Tutela e Valorizzazione Ambientale; Area
 Pianificazione Territoriale, Generale, delle Reti Infrastrutturali e Servizi di Trasporto
 Pubblico);
- Comune di Assago (MI)
- Comune di Corsico (MI);
- Comune di Milano (MI);
- Comune di Trezzano sul Naviglio (MI);
- Comune di Zibido San Giacomo (MI);

Enti gestori dei servizi pubblici operanti sul territorio

- Società Autostradale Milano Serravalle Milano Tangenziali SpA;
- MM Metropolitana Milanese Spa;
- Azienda Trasporti Milanese SpA
- Navigli Lombardi Scarl;

Altri soggetti potenzialmente interessati - Pubblico

- Associazioni Ambientaliste operanti sul territorio
- Associazioni di categoria degli Industriali, degli Agricoltori, dei Commercianti, degli Esercenti, dei Costruttori Edili
- Associazioni ambientaliste (Italia nostra Naviglio Grande, WWF, Legambiente Circolo II fontanile, Lipu, Associazione Ambiente e Lavoro, Fondo per l'Ambiente Italiano - FAI, Istituto Nazionale di Urbanistica - INU, Verdi Ambiente e Società, MI.F.A. Missione fauna & ambiente – Onlus – Buccinasco, Federazione Nazionale Pro Natura);
- Associazioni sociali, culturali, sportive, enti morali, altre associazioni di cittadini e altre
 Autorità che possano avere interesse ai sensi dell'art. 9 del D. Lgs. N. 152/2006
- Organizzazioni:
 - Agricole (Confederazione Italia Agricoltori CIA, Confederazione Nazionale Coltivatori Diretti Coldiretti, Confagricoltura, Confederazione Produttori Agricoli Copagri),
 - Industriali (Confindustria Assolombarda), delle Piccole e Medie Imprese API
 - degli Artigiani (Confartigianato; Confederazione Nazionale dell'Artigianato CNA
 - del Commercio (CCIAA, Confcommercio, Confesercenti), Organizzazioni del settore dell'edilizia (Assimpredil-ANCE, Confedilizia)
- Organizzazioni Sindacali (CGIL, CISL, UIL, CISNAL, SUNIA, Unione Inquilini);
- Ordini e Collegi Professionali (Architetti, Ingegneri, Geologi, Agronomi Forestali, Geometri).

5. AMBITO DI INFLUENZA E ELEMENTI DI RIFERIMENTO

Analogamente a quanto accade per la procedura completa, una delle prime scelte da fare nella redazione del rapporto di verifica è definire l'ambito di influenza del Piano, ove per ambito di influenza si devono intendere:

- i limiti territoriali entro cui si sviluppa l'analisi;
- gli strumenti pianificatori con i quali il Piano entra in relazione strategica, in un rapporto di coerenza o incoerenza;
- gli attori da consultare nella fase di Conferenza, che sono in parte definiti dalla normativa,
 e che sono scelti anche in funzione dell'ambito di influenza del Piano;
- le componenti ambientali di riferimento sui quali il Piano agisce.

31

5.1. AMBITO TERRITORIALE DI RIFERIMENTO, SITI RETE NATURA 2000, PAESAGGIO

5.1.1 Descrizione dell'ambito territoriale

L'ambito territoriale di riferimento per la variante al PGTU corrisponde all'intero territorio

comunale. In questo caso si rileva una differenza con l'ambito di riferimento del PGT, in quanto le

parti di territorio interessate dalla Variante al Piano di Governo del Territorio sono soprattutto

quelle zone individuate dal PGT come Ambiti di Trasformazione, anche se per alcuni fattori tecnici,

come ad esempio i flussi di traffico, o ambientali influenzati dalle scelte di PGT, gli impatti si

possono osservare anche in zone non coincidenti o adiacenti a quelle degli AdT.

Nel caso dell'aggiornamento del PGTU invece gli impatti derivanti dall'attuazione di esso, a

prescindere dalla loro significatività e magnitudo, interessano sia zone adiacenti agli AdT, sia

l'urbanizzato consolidato, sia le zone a contatto con i comuni confinanti con Buccinasco.

Una maggiore estensione dell'ambito territoriale del PGTU non vuol però significare che gli impatti

derivanti dall'attuazione della variante al PGTU siano più rilevanti rispetto a quelli dovuti alla

Variante di PGTU, in quanto si può trattare di variazioni molto limitate e/o di difficile stima.

Prima di dare una descrizione generale del territorio di Buccinasco basata sull'uso del suolo, si

riportano alcuni dati relativi al territorio, tratti dal sito del Comune e aggiornati al 5 febbraio 2019:

Posizione geografica di Buccinasco: al confine sud-ovest di Milano, lungo il Naviglio

Grande. Distanza da piazza del Duomo, Milano: km 10

Superficie del territorio comunale: 12 Kmq circa, di cui approssimativamente la metà a

zona agricola tutelata dal Parco Agricolo Sud Milano

Popolazione: ca. 27.224 abitanti al 31/12/2018

Altitudine: 113 m slm

Confini: Milano, Corsico, Trezzano sul Naviglio, Zibido San Giacomo e Assago

Proseguendo nella descrizione, la tavola pr.1 "CLASSIFICAZIONE DEL TERRITORIO IN AMBITI

OMOGENEI", allegata al Piano delle Regole del vigente PGT, e riprodotta alla pagina seguente

come fig. 5.1 sintetizza in maniera qualitativa, sufficiente agli scopi della presente analisi, l'uso del suolo nel comune di Buccinasco.

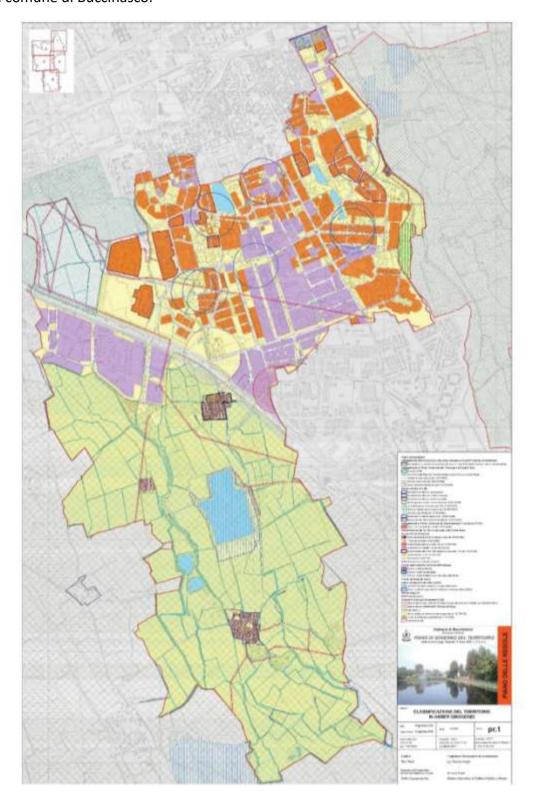


Fig. 5.1 – Uso del suolo nel territorio di Buccinasco – tav. pr.1 – All. al PdR del PGT

Il territorio comunale appare chiaramente diviso dall'asse della Tangenziale Ovest, che separa l'area urbana a nord dal territorio agricolo con i nuclei rurali a sud, con l'eccezione dell'area industriale che ha superato la barriera della tangenziale, andandosi ad attestare in prossimità del suo raccordo. Una sorta di bilanciamento di questa tracimazione è dato dalle aree agricole che in senso opposto anch'esse superano la barriera della tangenziale, questa volta verso nord, come a specchiare l'area industriale.

Nell'area urbanizzata a nord è possibile leggere alcuni assi stradali ed alcuni loro incroci portanti e regolatori del tessuto sia residenziale sia produttivo attorno ai quali si sono attestate le espansioni; nonostante vi sia una chiara negazione del "policentrismo" dell'urbanizzato amministrativo di Buccinasco, permane l'orientamento prevalente del tessuto lungo la direzione nord – nord – ovest, sud – sud – est che è poi quella del sistema irriguo.

Come si può osservare, la parte settentrionale del territorio (a nord della Tangenziale Ovest) è quasi completamente urbanizzata ed antropizzata (prevale la funzione residenziale), con aree verdi poste ai confini nord-orientali e nord-occidentali del territorio comunale o costituenti isole nel contesto edificato.

Vi sono quindi alcuni fatti urbani significativi, quali ad esempio i nuclei fondatori che solo in parte hanno ancora un ruolo organizzatore ma che costituiscono elementi fondamentali per la costruzione di una od anche molteplici identità urbane; d'altra parte lo sguardo sul territorio necessita di un ulteriore allargamento oltre i confini amministrativi per poter leggere e dare senso ed anche prospettare gli esiti futuri di taluni ambiti quali, ad esempio, le aree residenziali, che costituiscono un'espansione oltre il confine con Corsico o le aree industriali, che si sono strutturate in continuo con le analoghe di Trezzano ed Assago.

Prevale un uso insediativo del suolo con un'alta presenza di aree libere di prevalente proprietà pubblica.

Sono ancora presenti aree ad uso agricolo, in gran parte interne al perimetro del Parco Agricolo Sud Milano, al confine ovest con i Comuni di Corsico e Trezzano sul Naviglio e a nord – est a

confine con il Comune di Milano. L'area urbana si è storicamente sviluppata a partire dall'appendice est del Comune di Corsico ed intorno ai nuclei rurali (di prevalente proprietà pubblica) che ora sono completamente inseriti nell'urbanizzato, ancorché in parte dotati di proprie pertinenze verdi. In generale, pur in presenza di aree di maggiore densità fondiaria, il paesaggio urbano è caratterizzato dalla presenza di una tipologia edilizia di media – bassa densità, con alta presenza di giardini privati.

5.1.2 Siti Rete Natura 2000

Nel territorio di Buccinasco e in quelli dei comuni confinanti non ricadono Siti di Rete Natura 2000.

Nel raggio di 10 km da Buccinasco sono presenti alcune Zone Speciali di Conservazione e Zone di Protezione Speciale, ma gli effetti derivanti dall'attuazione dell'Aggiornamento del PGTU, in termini spaziali e di componenti ambientali interessate, non hanno ricadute su tali siti.

5.1.3 Il paesaggio

Il tema del paesaggio è strettamente connesso a quello più generale dell'ambiente e parzialmente connesso all'uso del suolo. Una sua sintetica descrizione è quindi utile a valutare l'effetto di un Piano/Programma su un territorio, anche nel caso di Verifica di Assoggettabilità. Nello specifico, gli aspetti e le tematiche attinenti il paesaggio sono dettagliatamente esaminati nel paragrafo 6.4.

5.2. STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE DI RIFERIMENTO

Diversi sono i Piani e i Programmi sovraordinati relativi all'ambito territoriale e/o che al loro interno affrontano tematiche e aspetti di interesse ed azione anche del PGTU di Buccinasco.

Di essi viene qui presentato l'elenco.

Tra tutti i Piani considerati ovviamente un ruolo primario ha la Variante al PGT di Buccinasco, variante che ha contribuito ad innescare anche il progetto di Aggiornamento del Piano del Traffico.

Della Variante del PGT e degli altri Piani individuati all'interno del presente documento viene effettuata una valutazione di coerenza con l'AgPGTU.

5.2.1 Piani e Programmi a scala sovralocale considerati

I Piani e Programmi sovraordinati che sono stati considerati sono:

A livello regionale (nelle versioni rinvenibili nel sito di Regione Lombardia):

- Piano territoriale Regionale (PTR)
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR)
- Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)
- Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA)
- Il Programma/Piano di Bacino (PdB)
- Il Piano Territoriale Regionale d'Area Navigli Lombardi (PRAN)

A livello di Città Metropolitana

- Il Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana (PTCCM) di Milano
- Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano (PUMS)

ed ancora

Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano (PPASM)

Il Piano di Governo del Territorio di Buccinasco

5.2.2 Piani e Programmi a scala locale

A scala locale si sono considerati:

- La Variante al Piano di Governo del Territorio di Buccinasco in itinere
- Il Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale di Buccinasco

L'esame degli altri Piani/Programmi è stato condotto individuando e ricavando:

- all'interno di quelli sovraordinati gli Obiettivi contenuti nei Piani/Programmi attinenti alle componenti ambientali influenzate dall'attuazione dell'Aggiornamento del PGTU, nonché i riferimenti specifici al territorio di Buccinasco o all'ambito territoriale e ambientale in cui il comune è inserito;
- nei Piani/Programmi locali gli Obiettivi e in parte le Strategie suscettibili di sinergie con l'AgPGTU
- nei Piani/Programmi considerati una parte delle informazioni e dei dati ambientali e territoriali necessari alla descrizione del Quadro Ambientale.

All'interno del Quadro Ambientale i riferimenti sono segnalati e in alcuni casi riportati in estratto; gli Obiettivi e le Strategie dei Piani/Programmi esaminati sono posti a confronto con quelli del PGTU all'interno delle analisi di coerenza.

37

5.3. COMPONENTI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO E RELATIVI INDICATORI

La scelta delle componenti ambientali da considerare nella verifica è avvenuta sulla base di quelli indicati dalla Direttiva 2001/42 CE, e cioè la biodiversità; la popolazione; la salute umana; la flora e la fauna; il suolo; l'acqua; l'aria; i fattori climatici; i beni materiali, il patrimonio culturale, architettonico e archeologico, il paesaggio. La loro scelta è stata effettuata sulla base dei temi e degli obiettivi specifici del PGTU e delle proposte di Piano.

La seguente tabella mette in relazioni le componenti ambientali considerati nel presente rapporto di verifica con gli obiettivi del Piano e i possibili indicatori di impatto

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DEL PIANO	INDICATORI
	L'incremento delle condizioni di sicurezza stradale	Numero di incidenti
	(città "senza incidenti")	Numero di feriti/morti
	La riqualificazione urbana, il	Concentrazione
POPOLAZIONE	riequilibrio tra funzioni di traffico	degli inquinanti da traffico
E	e sosta e funzioni urbane, il	Livelli di rumore da traffico
SALUTE UMANA	miglioramento ambientale	Livelli di rumore da trameo
SALOTE OWIANA	Favorire la mobilità pedonale e	Numero di spostamenti a piedi
	ciclabile ("Città ciclabile")	Numero di spostamenti in bici
	Il rafforzamento della rete	
	ciclabile urbana e la connessione	Numero di spostamenti in bici
	con quella sovracomunale	

COMPONENTE	OBIETTIVI DEL PIANO	INDICATORI
AMBIENTALE	OBILITIVI DEL FIANO	INDICATORI
	La riqualificazione urbana, il	Concentrazione
	riequilibrio tra funzioni di traffico	degli inquinanti da traffico
	e sosta e funzioni urbane, il	Livelli di rumore da traffico
ARIA	miglioramento ambientale	Livein di ramore da trames
(qualità e rumore)	Favorire la mobilità pedonale e	Numero di spostamenti a piedi
(quanta e rumore)	ciclabile ("Città ciclabile")	Numero di spostamenti in bici
	Il rafforzamento della rete	
	ciclabile urbana e la connessione	Numero di spostamenti in bici
	con quella sovracomunale	

COMPONENTE AMBIENTALE	OBIETTIVI DEL PIANO	INDICATORI
	L'aumento dell'efficienza della rete stradale comunale Il rafforzamento dell'accessibilità La riqualificazione urbana, il	Interventi di riqualificazione stradale Interventi di riqualificazione stradale Interventi di riqualificazione
PAESAGGIO	riequilibrio tra funzioni di traffico e sosta e funzioni urbane, il miglioramento ambientale	stradale Percorsi ciclabili continui Percorsi pedonali continui
	Il rafforzamento della rete ciclabile urbana e la connessione con quella sovracomunale	Lunghezza totale del sistema delle piste ciclabili Percorsi ciclabili continui Percorsi pedonali continui

Il livello di interazione con gli obiettivi e le azioni di Piano delle componenti ambientali scelte e, di conseguenza, la rilevanza di essi nella valutazione complessiva sono differenti, distinguendosi in pratica due livelli:

Componenti ambientali direttamente in relazione con gli obiettivi e le azioni di Piano, e che sono:

- la POPOLAZIONE E SALUTE UMANA, valutando gli effetti su di essa causati da variazioni nelle condizioni di sicurezza stradale sulla rete comunale (moderazione della velocità, messa in sicurezza di intersezioni, ridisegno di strade e incroci) e dalle azioni di Piano che determinano diverse condizioni ambientali e nello stile di vita, quali gli interventi di moderazione delle velocità, la gestione degli accessi e dei transiti ai veicoli più grossi e più inquinanti, la promozione della mobilità pedonale e ciclabile
- l'ARIA qualità dell'aria, valutando le scelte di Piano che influiscono sulla quantità e
 tipologia delle emissioni da traffico, ed in particolare lo spostamento modale da una ad
 un'altra forma di mobilità, e interventi più o meno puntuali sulla rete che modifichino i
 flussi.
 - In generale le azioni di Piano determinano un impatto positivo quando lo spostamento modale è orientato verso forme di mobilità più sostenibili (la bicicletta, il trasporto pubblico, le auto elettriche, la pedonalità). Gli interventi sulla rete sono da considerarsi positivi quando portano alla fluidificazione e moderazione del traffico, a cui sono legate minori emissioni.
- l'ARIA rumore, valutando le variazioni nei livelli indotti dallo spostamento dei flussi di traffico da zone del territorio ad altre, dagli interventi più o meno puntuali sulla rete, dallo spostamento modale.
 - In questo caso gli effetti positivi si hanno se i flussi di traffico si spostano verso zone meno densamente popolate (dal centro storico all'esterno ad esempio); con lo spostamento modale verso forme di mobilità dolce, con gli interventi di moderazione e fluidificazione del traffico, che riducono i livelli di emissione sonora

• il PAESAGGIO. L'effetto di un PGTU su questa componente ambientale è proporzionale alle dimensioni delle proposte in termini di riqualificazione degli spazi stradali e della sosta, degli elementi di connessione tra zone, della realizzazione di un coerente sistema di percorsi pedonali e ciclistici. Nel caso di Buccinasco alcuni elementi del nuovo Piano, confermati o modificati rispetto al PGTU vigente (in primis la rete ciclabile), entrano in relazione con il paesaggio, in particolare con quello del Parco Agricolo Sud Milano, in cui è compresa una parte significativa del territorio di Buccinasco.

41

6. IL QUADRO AMBIENTALE

DESCRIZIONE DELLO STATO DELL'AMBIENTE E DELLE COMPONENTI AMBIENTALI NELL'AMBITO D'INFLUENZA DELLA VAS

Nella descrizione dello stato dell'ambiente e delle Componenti ambientali tecnici nell'ambito di influenza del PGTU sono esaminate le componenti ambientali scelte, per le quali sono individuati e definiti gli indicatori utili a descrivere:

- lo stato dell'ambiente, cioè i cosiddetti "indicatori di stato;
- la pressione indotta sull'ambiente dalle attività antropiche, cioè i cosiddetti "indicatori di pressione".

42

6.1 POPOLAZIONE E SALUTE UMANA

La componente ambientale Popolazione e Salute Umana nel caso di un PGTU si declina facendo riferimento all'inquinamento atmosferico e acustico, all'incidentalità e, indirettamente, alla dotazione di percorsi pedonali e ciclabili.

Per quanto riguarda la descrizione della situazione nel territorio di Buccinasco dell'inquinamento atmosferico, di quello acustico e del sistema dei percorsi per la mobilità pedonale e ciclistica, si rinvia ai paragrafi successivi e alla descrizione dell'AGPGTU.

Qui viene invece analizzata l'incidentalità.

Il riferimento informativo per la componente incidentalità sono i dati riportati nel Rapporto Generale costituente l'Aggiornamento del PGTU.

Da tale documento si ricava che nel periodo considerato, il quinquennio 2013-2017, sono stati riscontrati 290 incidenti stradali con feriti (in media 58 l'anno), che hanno causato 351 feriti (in media 70 l'anno) di cui 51 pedoni e 51 ciclisti, e 2 morti. Rispetto al quinquennio precedente vi è stata una diminuzione nel numero degli incidenti, con un aumento però dei feriti nelle fasce deboli della mobilità (pedoni e ciclisti). Nonostante ciò il tasso di feriti per 1000 abitanti a Buccinasco è pari a 2.71, contro i 5.74 della Provincia di Milano, meno cioè della metà.

Il Rapporto Generale indica e cartografa le vie e le intersezioni con le maggiori criticità in termini di incidentalità:

- via Lomellina,
- via Emilia,
- via della Resistenza,
- via Lombardia (tratto a nord di via don Minzoni),
- via Lario.
- intersezione Resistenza/Piemonte,
- intersezione Emilia/Resistenza,
- intersezione Piemonte/Resistenza,
- intersezione Toscanelli/Resistenza,

- intersezione Costituzione/Fagnana,
- intersezione Piazza San Biagio,
- intersezione Bixio/Tiziano.

Il Rapporto Generale sottolinea poi che "La zona centrale di Buccinasco è quella più rischiosa per gli utenti non motorizzati, con particolare alla via Emilia per i pedoni e alla via Lario per i ciclisti.

Da segnalare anche i diversi episodi che hanno riguardato i ciclisti lungo via V.Emanuele e via Bixio tra Dante e Tiziano. Una particolare concentrazione di incidenti sia con ciclisti che con pedoni è infine evidente in via Mantegna, concentrazione presumibilmente alimentata dalla presenza del centro commerciale." – (2.4 Incidentalità, pag. 14)

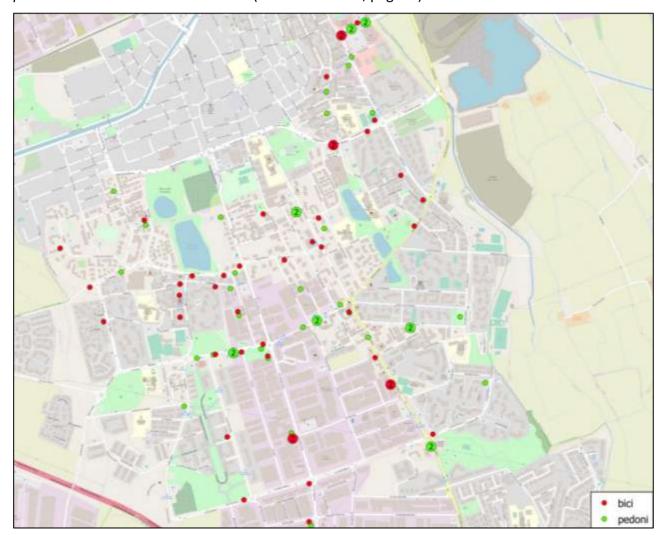


Fig. 6.1 – distribuzione degli incidenti nel quinquennio 2013-2017 coinvolgenti ciclisti o pedoni Aggiornamento del PGTU – 2.4 Incidentalità, pag. 14

6.2 ARIA – QUALITÀ DELL'ARIA, INQUINAMENTO ATMOSFERICO DA TRAFFICO

Quanto qui di seguito riportato è in parte basato sull'analisi della componente Aria sviluppata nell'ambito del Rapporto Ambientale predisposto per la VAS della Variante di PGT di Buccinasco, in itinere, di cui sono riportati alcuni stralci.

A differenza del Rapporto Ambientale della VAS del PGT, nel presente rapporto è evidenziato il ruolo dei mezzi di trasporto su strada nelle emissioni inquinanti.

In mancanza di centraline per il controllo della qualità dell'aria a Buccinasco i dati relativi alle emissioni in atmosfera derivano da:

- dati rilevati dalla centralina presente nel territorio di Corsico, quindi in un ambito confinante con Buccinasco. La centralina per la sua collocazione e la tipologia di inquinanti rilevati è "dedicata" in particolare alle emissioni da traffico. Essa misura le concentrazioni di NO₂, CO e O₃, cioè, per quanto riguarda il biossido d'azoto e il monossido di carbonio, inquinanti correlati al traffico veicolare;
- dati ricavabili dalla modellizzazione fatta da ARPA Lombardia (per il particolato fine PM_{10} e ultrafine $PM_{2,5}$)
- dati rilevati dalla centralina di Lacchiarella, per le emissioni di natura diversa dal traffico (valori di "fondo")
- emissioni ricavate dalla banca dati INEMAR (INventario EMissioni Aria) ultimi dati disponibili quelli del 2014 a cui fa riferimento il Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria della Regione Lombardia (PRIA), approvato con DGR n. 593 il 6/9/2013, ove viene così descritta la banca dati INEMAR: "INEMAR è un database progettato per realizzare l'inventario delle emissioni in atmosfera, attualmente utilizzato da sette regioni e due provincie autonome⁴.

⁴ Lombardia, Piemonte, Veneto, Friuli Venezia-Giulia, Emilia Romagna, Marche, Puglia; Provincie Autonome di Trento e Bolzano

6.2.1 – I valori rilevati dalle centraline di Corsico e Lacchiarella – NO2 e CO

Nelle tabelle seguenti (tratte dal Rapporto Annuale sulla Qualità dell'Aria 2017 redatto da ARPA Lombardia) sono riportati il numero di superamenti dei limiti nell'anno e gli andamenti, per gli anni a disposizione, dei valori medi annuali di concentrazione per il biossido di azoto e il monossido di carbonio.

<u>Biossido d'azoto – NO2</u>

Come si può osservare a Corsico la centralina "da traffico" ha rilevato 9 superamenti dei limiti orari, a fronte di 0 superamenti a Lacchiarella.

Tabella 3-9. NO2: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa.

	,	Protezione della salute un	nana	Protezione degli ecosistemi
	Rendimento	N* superamenti del limite orario	Media annuale	Media annuale
Stazione		(200 µg/m³ da non	(limite:	(limite:
	(%)	superare più di 18 volte/anno)	40 μg/m³)	30 μg/m ^s)
Corsico	96	9	48	n.a.*
				n.a.*
Corsico Lacchiarella	96	0	33	

^{*}Limite non applicabile in quanto la stazione non è idonea alla valutazione della protezione della vegetazione secondo le prescrizioni dell'allegato III. paragrafo 3, punto 2, del D. Las. 155/2010.

Per quanto riguarda i valori medi annuali, i valori medi piuttosto alti di Corsico mostrano comunque una tendenza alla riduzione negli anni.

A Lacchiarella, dove i livelli sono più bassi in quanto la centralina non è influenzata dal traffico veicolare, i valori sono costantemente più bassi di Corsico, ma con una minore tendenza alla diminuzione.

Tabella 3-10. Concentrazioni di NO₂ negli anni: media annuale (μg/m³).

Stazione				_	_			Co	ncer	ntraz	ione	me	dia a	nnu	ale (μg/n	n³)		_					
Anno	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Corsico	85	72	68	61	62	68	68	64	67	61	53	69	62	64	60	57	52	69	61	59	54	53	46	48
Lacchiarella						36	41	43	41	41	41	42	39	36	37	36	32	34	33	35	32	30	31	33

Ciò a dimostrazione della correlazione tra emissioni e miglioramento nelle caratteristiche dei motori .

Monossido di carbonio - CO

Il monossido di carbonio viene rilevato solo nella centralina di Corsico, quindi in una situazione in cui la maggiore fonte di emissioni è costituita dal traffico motorizzato.

I rilievi mostrano che nell'anno 2017 non vi sono superamenti del limite giornaliero e che negli anni si è avuto un continuo decremento delle concentrazioni di CO, fino agli attuali 0,8 mg/mc di media annuale, praticamente costanti nel quadriennio 2014-2017.

Tabella 3-11. CO: Informazioni di sintesi e confronto dei valori misurati con la normativa.

	Rendimento	Media annuale	N° superamenti del limite giornaliero	Massima media
Stazione	(%)	(mg/m3)	(10 mg/m3 come massimo della media mobile su 8 ore)	su 8 ore
		s,		(mg/m3)
rsico	96	0.8	0	2.7

Tabella 3-12. Concentrazioni di CO: media annuale (mg/m³).

Stazione							C	once	entra	zione	me	dia a	nnua	le (m	g/m	3)						
Corsico	2.1	2	1.6	1.8	1.3	1.3	1.3	1.1	1.1	1.3	1	1.4	1.3	1	1	1	0.9	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8
Anno	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2002	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Corsico	2.1	2	1.6	1.8	1.3	1.3	1.3	1.1	1.1	1.3	1	1.4	1.3	1	1	1	0.9	0.7	0.8	0.8	0.8	0.8

6.2.2 - I risultati dei modelli - PM₁₀ e PM_{2,5}

Partendo dai dati INEMAR, ARPA Lombardia ha effettuato delle modellizzazioni per la stima dei livelli di concentrazione di alcuni inquinanti. Di interesse per la presente analisi sono i dati di PM₁₀ e PM_{2,5}, che sono in buona parte legati al traffico veicolare (anche se altre fonti emettono particolato, come ad esempio la combustione di biomassa).

I risultati delle modellizzazione, che si riportano in allegato e che sono tratti dal Rapporto Ambientale della VAS del PGT di Buccinasco (a sua volta facente riferimento al Rapporto Annuale sulla Qualità dell'Aria 2017 redatto da ARPA Lombardia) mostrano che:

- per quanto riguarda il PM_{10} i valori di concentrazione media annuale sono incrementati dal 2014 al 2016, arrivando a circa 30-40 μ g/mc. Tali valori collocano Buccinasco nella quinta classe (su sei) di inquinamento per il PM_{10}
- Per quanto riguarda il PM_{2,5} i valori sono più bassi, intorno a 30 μg/mc, corrispondente alla quarta (su cinque) classe. Anche in questo caso i valori sono incrementati nel triennio 2014-2016.

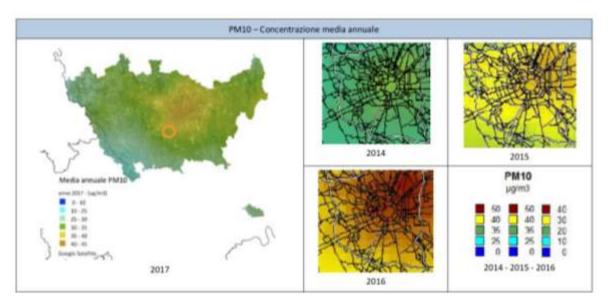


Figura 6.2 – Concentrazione media annuale di PM10 anni 2014-2016⁵

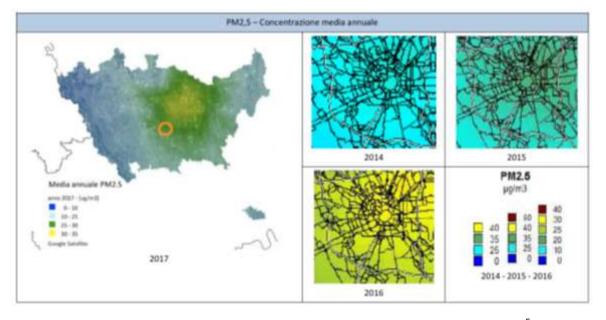


Figura 6.2 – Concentrazione media annuale di PM10 anni $2014-2016^5$

info@studiolaviola.eu

⁵ Figure tratte dal Rapporto Ambientale per al VAS del PGT di Buccinasco (a cura di Ambiente Italia), a loro volta ricavate dal Rapporto Annuale sulla Qualità dell'Aria 2017 redatto da ARPA Lombardia

6.2.3 - I valori ricavabili dalla banca dati INEMAR

"La banca dati INEMAR permette di stimare le emissioni:

- dei principali macroinquinanti (SO2, NOx, COVNM, CH4, CO, CO2, N2O, NH3, PM2.5, PM10 e PTS);
- delle frazioni carboniose del particolato (BC, EC, OC);
- degli idrocarburi policiclici aromatici (BaP, BbF, BkF, IcdP, IPA-CLTRP);
- dei metalli pesanti (As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, Se, Zn);
- degli inquinanti aggregati (CO2eq, precursori dell'ozono e sostanze acidificanti)

per numerosi tipi di attività e combustibili"⁶ tra cui il trasporto su strada.

Nelle tabelle 6.1a e 6.1b sono riportate le quantità di emissioni relative al territorio di Buccinasco⁷ per l'anno 2014, suddivise per macrosettore di attività, tra cui quello del trasporto su strada.

Descrizione macrosettore	502	NOx	cov	CH4	CO	COZ	N20	NH3	PM2.5	PM10	PTS	CO2_eq	PREC_OZ	SOST_AC
	t	t	t	t	t	kt	t	t	t	t	t	kt	t	kt
Totali	1,81068	162,148	281,168	312,438	195,28007	68,56888	8,60926	59,74728	15,6654	18,9098	23,4018	85,7032	504,8434	7,09573
Combustione non industriale	0,76981	19,5525	8,85367	3,93541	49,90353	29,81296	0,66032	0,0797	4,84456	4,96029	5,2932	30,1081	38,2522	0,45374
Combustione nell'Industria	0,75225	4,53983	1,08636	0,11267	1,24785	4,34516	0,04931	0,0153	0,35337	0,36288	0,38905	4,36265	6,7638	0,1233
Processi produttivi	. 0	0	11,9075	0,00128	. 0	- 0	. 0	.0	0,0058	0,03433	0,15274	0	11,90756	
Estrazione e distribuzione combustibili	0	0	10,6088	145,463	0	0		0	0	0	0	3,63658	12,64524	- 4
Uso di solventi	0	0	177,323		0	0		. 0	1,2826	1,52378	2,32751	6,75799	177,3233	
Altre sorgenti mobili e macchinari	0,01874	6,41371	0,69087	0,01842	2,30711	0,59384	0,02549	0,0015	0,36517	0,36517	0,36517	0,6019	8,76964	0,14009
Trattamento e smaltimento rifiuti	0,00021	0,00595	0,0023	6,007	0,10442	0,00028	0,00019	0	0,04808	0,04868	0,05372	0,00051	0,02114	0,00014
Agricoltura	0,03952	0,61263	34,639	159,728	2,0622	0	6,6629	57,71404	0,25012	0,35366	0,77769	5,97856	37,84953	3,40926
Altre sorgenti e assorbimenti	0,01786	0,06442	0,3621	0,13398	1,97199	-0,14995	0,00358	0,14853	1,41438	1,82923	1,91562	-0,1455	0,65949	0,01069
Trasporto su strada	0,21229	130,958	35,6944	3,03863	137,68297	33,96659	1,20747	1,78821	7,10132	9,43177	12,1271	34,4024	210,6515	2,95871
Trasporto su strada	11,72%	80,77%	12,70%	0,97%	70,51%	49,54%	14,03%	2,99%	45,33%	49,88%	51,82%	40,14%	41,73%	41,70%
	Biossido di zalfa	Ossidi d'azoto	Composti Organici Volatili	Metano	Monossido di Carbonio	Anidride Carbonica	D100007110	Ammonisca	Polveri <2.5 micron	PM <10 micr	Polveri Sottilii	11/2/03/05	Precursori dell'ozono	Totale sostanze acidificant

Descrizione macrosettore	EC	oc	BC	8aP	BbF	BkF	icdP	IPA-CLTRP	As.	Pb	Cu	Cr.	Hg	Se	Cd	Ni:	Zn
-311.4000.00111.001010101-1	1.	t	1	kg	kg	N	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg	kg
Totali	3,96388	5,54485	4,1985	1,46637	1,44715	0,67776	0,95646	4,54974	0,25488	14,486	101,3106	5,33423	0,07411	0,1306	0,4908	1,4125	67,8307
Combustione non industriale	0,52557	2,49544	0,409	0,98395	0,95439	0,35947	0,5643	2,85661	0,0649	0,2161	0,04903	0,18531	0,0583	0,0099	0,1037	0,0162	4,1906
Combustione nell'industria	0,0621	0.07905	0,097	0,06845	0,11173	0,03432	0,02765	0,24235	0,83147	0,0475	0,04568	0,02039	0,01245	0,0226	0,0077	0,3305	0,38678
Processi produttivi	0	0	0,0002	0.00014	0,00014	0,00014	0.00014	0,00055	0,00093	0.03018	0,00357	0,00119	0,00011	0,0001	0.0002	0	0,16418
Estrazione e distribuzione combustibili	.0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Uso di solventi	0	0	0	0.	0	0	0	.0	0	0,08289	0,03423	0,06807	0,00015	0	0,0036	0	0
Altre sorgenti mobili e macchinari	0,13493	0,09507	0,2143	0,00563	0,00938	0,00563	0,00563	0,02641	0	0,00601	0,31947	0,00938	. 0	0,0019	0,0019	0,0131	0,18792
Trattamento e smaltimento rifiuti	0,00763	0,00936	0,0176	0,00047	0,00093	0,00114	0,00047	0,00301	0,00077	0,00092	0,00037	D .		0,0001	0,0002	0.	0,03279
Agricoltura	0,04594	0,13782	0,0191	0,13778	0,10534	0,07285	0,13441	0,45037	0,00721	0,0057	0,00697	0,00792	0,00261	0,0838	0,0127	0,0036	0,07287
Altre sorgenti e assorbimenti	0,20419	0,99749	0,0989	0,06226	0,02524	0,02524	0,02524	0,13798	0.0115	1,61111	3,16052	0,31191	0,00049	0	0,2061	0,2377	5,46427
Trasporto su strada	2,98352	1,53062	3,3424	0,20768	0,24	0,18497	0,19862	0,83246	0,1381	12,48559	97,69066	4,73006	. 0	0,0922	0,1549	0,8114	57,3711
trasporto su strada	75,27%	27,60%	79,61%	14,16%	16,58%	27,29%	20,77%	18,30%	54,18%	86,19%	96,43%	88,67%	0,00%	70,62%	31,56%	\$7,45%	84,60%
	Elemental Carton	Organic Carbon	Black Carbon	Idrocertruri Policiclici Arometici	Idrocerburt Poliziclizi Arometici	idrocerburi Policiclici Arometici	Idrocarburi Policiclici Aromatici	Idrocerburi Policiclici Aromatici Totali	Arismico	Piombo	Rame	Cromo	Mercurio	Selemio	Cadmio	Nichel	Zinco

Tabelle 6.1a e 6.1b – emissioni annuali suddivise per macrosettori – fonte INEMAR, anno 2014

⁶ definizione tratta dalla home page del sito http://www.inemar.eu

⁷ va precisato che INEMAR assegna al singolo comune, per molti e in alcuni casi per tutti i parametri, i valori a livello provinciale

Come si può agevolmente osservare il trasposto su strada a Buccinasco contribuisce in maniera preponderante rispetto agli altri settori alle emissioni di:

- NOx ossidi di azoto;
- CO monossido di carbonio
- PTS Polveri sottili
- EC e BC due frazioni carboniose del particolato
- Ar Arsenico
- Pb Piombo
- Cu Rame
- Cr Cromo
- Selenio
- Ni Nichel
- Zn Zinco

e in maniera importante (>40%, <50%) o significativa (>33%) alle emissioni di :

- CO2 anidride carbonica
- Polveri < 2,5 micron
- PM₁₀ Polveri < 10 micron
- Gas serra
- PREC_OZ precursori dell'ozono
- SOST AC sostanze acidificanti
- NH3 ammoniaca

Va altresì ricordato che le emissioni dovute al trasporto su strada non sono dovute unicamente alla combustione, ma anche ad altri fattori.

In pratica si distingue tra:

- emissioni allo scarico, a caldo e a freddo;
- emissioni da usura (soprattutto pneumatici e freni)
- emissioni evaporative dal sistema di alimentazione del motore

che variano a seconda delle diverse condizioni di traffico e stradali.

La tabella 6.2, sempre ricavata dal data base INEMAR anno 2014 e riferita all'intero territorio regionale, riporta i valori medi di emissione a chilometro delle stesse sostanze riportate nella tabella 6.1a, ma ripartito tra tre tipologie di strade, e di conseguenza di traffico: autostrade, strade extraurbane, strade urbane.

Tipo di strada	Consumo specifico	SO ₂	NO,	cov	CH4	со	co2	N₂O	NH ₃	PM2.5	PM10	PTS	CO ₂ eq	Precurs. O ₃	Tot. acidif. (H+)
	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	g/km
Autostrade	64	1,2	829	45	6,1	605	193	4,7	16	36	46	62	195	1.122	19
Strade extraurbane	55	1,0	620	53	6,0	426	167	4,5	12	32	45	60	169	856	14
Strade urbane	71	1,3	757	303	23	1.089	215	9,2	9,0	46	61	76	218	1.346	17
Somma	190	4	2.205	401	36	2.120	575	18	36	114	152	198	581	3.325	50
Autostrade	34%	34%	38%	11%	17%	29%	34%	25%	43%	32%	30%	31%	33%	34%	38%
Strade extraurbane	29%	29%	28%	13%	17%	20%	29%	25%	32%	28%	30%	30%	29%	26%	28%
Strade urbane	37%	37%	34%	76%	66%	51%	37%	50%	25%	40%	40%	38%	37%	40%	34%

Tabella 6.2 – Fattori di emissione per tipo di strade – Fonte INEMAR, anno 2014

Si può osservare che:

- per quasi tutti gli inquinanti il traffico urbano comporta maggiori emissioni, in quanto caratterizzato da velocità più basse, e quindi "permanenze" più lunghe sugli assi stradali e variazioni nei regimi dei motori, che comportano maggiori consumi.
- le strade in cui i livelli di emissione sono più bassi (ad eccezione dei COV, ove sono le autostrade a cui sono associate le minori emissioni) sono le strade extraurbane, in cui a velocità, consumi e usura dei pneumatici inferiori rispetto alle autostrade, si associano variazioni di velocità e numero frenate/accelerazioni minori rispetto alle strade urbane.

La tabella 6.3 alla pagina seguente riporta i fattori di emissione, disaggregati per tipologia di strade e di veicolo.

Le tabelle qui riportate risultano utili ai fini della valutazione degli impatti sull'inquinamento atmosferico determinate dalle scelte di Piano in quanto:

- una variazione nel numero totale dei veicoli circolanti nel territorio di Buccinasco può essere valutata quali-quantitativamente nei suoi effetti sulle emissioni con la Tab. 6.1.
- uno spostamento del traffico dalle strade urbane a quelle extraurbane (ad esempio per azioni di limitazione del traffico nel centro abitato) e viceversa, modifica i fattori di emissione a chilometro
- analogamente lo spostamento modale, ad esempio per scelte che favoriscono l'uso del mezzo pubblico, comporta modifiche nei fattori di emissioni, con diverso peso a seconda della tipologia di strade

Tipo di veicolo	Tipo di strada	Consumo specifico	502	NO,	cov	CH ₄	co	co,	N _c O	NH _e	PM2.5	PM10	PTS	COyeq	Presurs. O ₃	Tot. soldif.
		g/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/k	mg/km	mg/km	mg/km	mg/km	g/km	mg/km	g/km
Automobili	Autostradie	51	0,9	453	17	2,7	649	354	2,9	18	29	30	42	155	620	13
Automobili	Strade extraurbane	48	0,9	367	21	2,9	264	144	3,6	13	24	35	48	145	498	8,8
Automobili	Strade urbane	64	1,2	492	57	18	618	195	9,3	11	35	48	62	198	725	11
Vercoli leggeri < 3.51	Autostradio	81	1,6	916	38	1,8	497	241	4,1	4.1	68	77	91	244	1.210	20
Veccil leggen < 1.5 t	Strade extraurbane	65	1.0	737	40	2,1	267	195	4,8	3.1	46	65	76	196	968	16
Veicoli leggeri < 3.5 t	Strade urbane	85	1,6	907	70	5,5	492	253	9,7	2,5	65	84	101	256	1.230	20
veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	Autostrade	170	3,4	4.174	159	-32	1,090	513	21	5,5	131	168	229	520	5,371	91
Vescoli pesanti = 3.5 t e autobus	Strade extraurbane	194	3,9	5.311	232	34	1.302	585	23	5.5	161	211	270	595	6.855	116
Veicoli pesanti > 3.5 t e autobus	Strade urbane	240	4,6	6.966	361	61	1.778	720	22	5,3	206	265	324	728	9.055	152
Cidomatum (< 50 cm3)	Strade urbane	21	0.8	142	3.651	78	6.535	68	1,0	1.0	69	75	815	70	4.544	3,2
Motocidi (>50 cml)	Autostrade	39	0,8	346	925	83	9.732	119	2,0	2,0	22	25	30	122	2,419	7,7
Motocich (>30 cm3)	Strade extreurbane	31.	0,0	106	854	47	5.855	96	2,0	2,0	23	28	34	96	1.703	3,7
Metacieli (> 50 cmil)	Strade urbane	33	0.6	1.42	1.207	101	6.256	103	2,0	2.0	26	32	38	106	2.070	3,2
Veicoli a beruina - Emissioni evaporative	Autostrade				13										13	
Veicall a beroina - Emissioni evoporative	Strade extraurbane				13										13	
Vescoll a bergina - Emission evaporative	Strade urbane				271										271	

Tabella 6.3 – Fattori di emissione per tipologia di strade e di veicolo – Fonte INEMAR 2014

6.3 ARIA – RUMORE, INQUINAMENTO ACUSTICO DA TRAFFICO

Il traffico veicolare è una delle maggiore fonti di inquinamento acustico, soprattutto negli ambiti urbani, dove minori sono le presenze di attività produttive.

Il rumore dovuto al trasporto motorizzato è scomponibile nei seguenti tre fattori determinanti:

- rumore dovuto al motore, la cui entità è più o meno proporzionale al numero dei giri, oltre
 che dall'efficienza dei sistemi di fonoisolamento montati sul veicolo. Il rumore dovuto al
 motore è prevalente nel caso dei veicoli fermi, di quelli che si muovono a bassa velocità
 (come nel caso dei percorsi urbani) e in occasione di fermate e ripartenze (come accade in
 corrispondenza di incroci, semaforizzati o meno);
- rumore dovuto alle parti in movimento durante la marcia e in particolare al rotolamento
 dei pneumatici, che subiscono continue deformazioni, che a loro volta generano onde
 sonore. Il rumore dovuto al rotolamento si avverte a velocità superiori ai 40 km orari e
 dipende, oltre che dalla condizioni e caratteristiche dei pneumatici, dalla pavimentazione e
 dalle sue condizioni, aumentando in caso di asfalto drenante o in cattive condizioni
- rumore aerodinamico, dovuto alla resistenza e alle turbolenze dell'aria al passaggio dei veicoli, che diventa significativo a velocità intorno e superiori ai 100 km/ora;

Naturalmente il livello di rumore associato al singolo veicolo è legato alla cilindrata del mezzo, alle sue dimensioni, alla sua età a quella dei suoi componenti e alle modalità di conduzione.

Il rumore da traffico nel suo complesso viene considerato (quasi sempre) come una sorgente di tipo lineare, in cui ai tanti veicoli/sorgenti che si muovono si sostituisce una sola sorgente, in cui una dimensione è prevalente rispetto alle altre.

Il rumore è misurato in dBA, che è un il valore logaritmico, in base 10, di livelli di pressione, dove la A indica che i livelli (misurati da uno strumento o calcolati da algoritmi o modelli) sono ponderati secondo una curva che tiene conto della risposta media dell'orecchio umano, più sensibile alle frequenze medie (tra 500 e 1000 Hz) che a quelle basse e alte.

Il fatto che il rumore sia misurato in dB fa sì che a un aumento o a una riduzione di 3 dB corrispondano rispettivamente il raddoppio e il dimezzamento dell'energia sonora.

Sull'entità e sulla diffusione del rumore da traffico hanno ancora influenza la pendenza del tratto, la posizione della strada rispetto all'intorno, la presenza o meno di superfici riflettenti e assorbenti il suono.

Un algoritmo che tiene conto della maggior parte dei fattori che determinano l'entità del rumore da traffico e che può essere utilizzato per valutare le variazioni indotte da interventi puntuali o da aumenti/diminuzione dei flussi è il modello previsionale del C.N.R. (anche detto di Cannelli, Gluck, Santoboni):

$$L_{eq}A = \alpha + 10 \log (Q_l + \theta Q_p) + 10 \log (d_0/d) + \Delta L_v + \Delta L_F + \Delta L_B + \Delta L_S + \Delta L_G + \Delta L_{VB}$$
 (6.1)

Dove:

 $L_{eq}A$ = livello equivalente ponderato A

 α = livello di rumore medio prodotto dal singolo veicolo isolato

β = coefficiente di ponderazione per tenere conto del più elevato livello di rumore dei veicoli pesanti

 Q_l = flussi veicoli leggeri (< 3,5 ton) per ora

 Q_p = flussi veicoli pesanti (> 3,5 ton) per ora

 d_o = distanza di riferimento, pari a 25 m

d = distanza del ricettore in corrispondenza del quale si effettua il calcolo

 ΔL_{ν} = correzione per la velocità media del flusso veicolare

 ΔL_F = correzione per le riflessioni prodotte da edifici posti sullo stesso del ricettore

 ΔL_B = correzione per le riflessioni prodotte da edifici posti sul lato opposto alla posizione del ricettore

 $\Delta L_{\rm S}$ = correzioni per le tipologie di manto stradale

 ΔL_G = correzioni per la pendenza della strada

 ΔL_{VB} = correzioni per la presenza di semafori o velocità di transito bassa Il modello, specificamente predisposto per le condizioni del traffico italiano ha dimostrato un elevato coefficiente di correlazione (superiore al 90%) tra i valori ottenuti da rilevazioni acustiche dirette e quelli ricavati dalla formula inserendo in essa i flussi veicolari.

Indicazioni circa il clima acustico nel territorio di Buccinasco si ricavano dalla Relazione del Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale (PCA), piano entrato in vigore nel 2003 (D.C.C. n. 31 del 29.05.2003) e poi aggiornato nel 2013 (D.G.C. n. 31 del 27.2.2013 e n. 54 del 25.6.2013) In essa si legge che "il quadro emissivo complessivo registra riduzioni dei livelli sonori che possono infatti correlarsi ad una generalizzata contrazione del volume di attività dei siti produttivi" mentre, per "le emissioni generate dalle infrastrutture di trasporto stradale ed in particolare quelle riferite

al traffico automobilistico sulla Tangenziale Ovest di Milano - principale sorgente di rumore di tipo esteso (lineare) sul territorio comunale – le condizioni emissive sono direttamente correlate all'entità e tipologia dei flussi autoveicolari presenti, i quali non hanno registrato variazioni significative dalla data degli ultimi rilevamenti fonometrici ad oggi".

Il Piano suddivide il territorio comunale in zone a diversa classe di azzonamento acustico. (vedere fig. 6.3 alla pagina seguente). Ad ogni classe corrispondono dei limiti assoluti di emissione (rumore emesso dalle sorgenti) e di immissione (rumore avvertito ai ricettori), distinti tra periodo diurno (tra le ore 06 e le ore 22) e notturno (tra le ore 22 e le ore 06).

I limiti e la descrizione delle diverse classi, così come definiti dal DPCM 14.11.1997 "Determinazione dei valori limite delle sorgenti sonore" e ripresi dalla L.R. 13/2001 "Norme in materia di inquinamento acustico" sono riportati nella seguente tabella.

	Limiti d'in	nmissione
CLASSI DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA E D'USO DEI TERRITORIO	in	dB
CLASSI DI ZONIZZAZIONE ACUSTICA E D'USO DEL TERRITORIO	Diurno	Notturno
	(06-22)	(22-06)
CLASSE I – aree particolarmente protette:		,
rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base		
per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo	50	40
svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici,		
ecc.		
CLASSE II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale:		
rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente	55	45
da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di	55	43
attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali		
CLASSE III - aree di tipo misto:		
rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di		
attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività	60	50
commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività		
industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici		
CLASSE IV - aree di intensa attività umana:		
rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con		
alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con	65	55
presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione		
e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie		
CLASSE V - aree prevalentemente industriali:		
rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con	70	60
scarsità di abitazioni		
CLASSE VI - aree esclusivamente industriali:	_	_
rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e	70	70
prive di insediamenti abitativi		

Tabella 6.4 – Classi di zonizzazione acustica e relativi limiti di immissione diurni e notturni

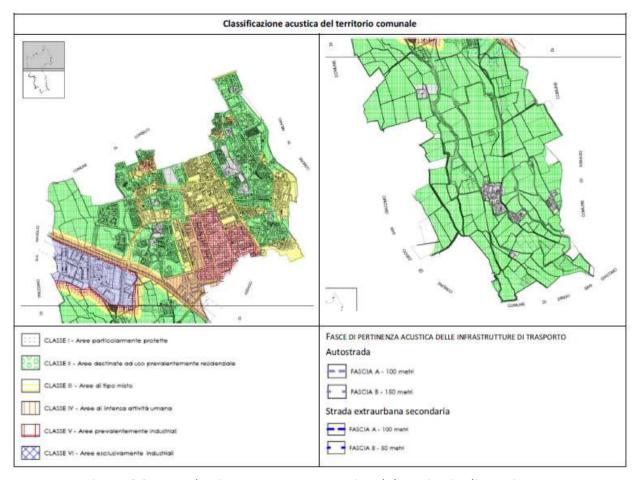


Figura 6.3 – Tavole ai Azzonamento Acustico del Territorio di Buccinasco

La maggior parte del territorio di Buccinasco è posta in II classe, che corrisponde alle cosiddette aree destinate ad uso prevalentemente residenziale e che è stata estesa anche alle zone agricole, in gran parte comprese nel territorio del Parco Agricolo Sud Milano.

Le zone dell'abitato più densamente abitate e con presenza di attività non produttive, poste in III classe, sono concentrate nella parte centrale dell'abitato e al confine con il Comune di Milano.

Di significativa estensione le zone in V e VI classe, rispettivamente poste in adiacenza al territorio di Assago e in continuità con quello di Trezzano sul Naviglio.

La Classificazione Acustica di Buccinasco individua poi delle fasce di pertinenza acustica attorno alle infrastrutture viarie, così come definite dal DPR 142/2004 "Disposizioni per il contenimento dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare ...".

Si tratta di fasce di 100 metri (tratteggio fitto blu) e 150 metri (tratteggio rado blu), all'interno delle quali il rumore dovuto al solo traffico non deve rispettivamente superare i limiti di immissione di V e IV classe, e quindi:

- Fascia A (100 m): Limite diurno (06-22) = 70 dB; limite notturno (22-06) = 60 dB
- Fascia B (150 m): Limite diurno (06-22) = 65 dB; limite notturno (22-06) = 55 dB sulle altre strade valendo invece i limiti dati dall'azzonamento generale.

L'incidenza di un Piano del Traffico sui livelli di rumore è variabile e dipende dalla tipologia e localizzazione delle azioni e degli interventi previsti.

Tenendo conto delle modalità con cui si producono le emissioni sonore dovute al traffico, sintetizzate nella sopra citata formula 6.1, gli effetti più positivi in termini di inquinamento acustico legati all'attuazione di un Piano si hanno:

- con la riduzione generalizzata delle velocità, con l'adozione di limiti più bassi su tutto il territorio comunale;
- con la moderazione del traffico, intesa come riduzione localizzata delle velocità, delle soste e ripartenze, delle accelerazioni;
- nella limitazione al transito ai veicoli pesanti nelle zone da tutelare maggiormente

Di minore efficacia sono gli spostamenti modali e la riduzione generalizzata dei flussi, in quanto, a parità di altre condizioni, per ottenere di 3 dB la diminuzione nei livelli di rumore si devono dimezzare i flussi veicolari⁸.

A questo riguardo va segnalato che a Buccinasco, analogamente alla maggior parte dei comuni dell'area metropolitana milanese, il traffico "... è complessivamente cresciuto di circa il 10% .. " (Studio di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano – par. 2.3, pag. 10 – maggio 2019 – versione 0.1).

6.4 PAESAGGIO

Il tema del paesaggio è strettamente connesso a quello più generale dell'ambiente e parzialmente connesso all'uso del suolo. Una sua sintetica descrizione è quindi utile a valutare l'effetto di un Piano/Programma su un territorio, anche nel caso di Verifica di Assoggettabilità.

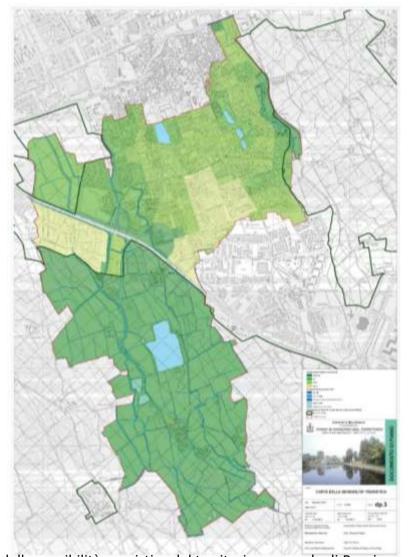
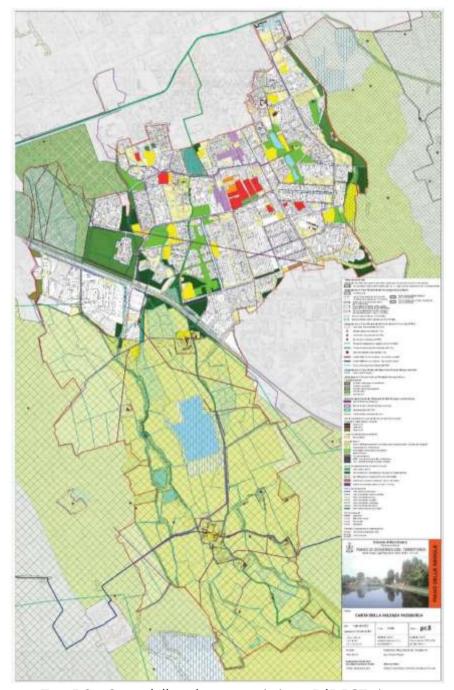


Fig. 5.2 – Carta della sensibilità paesistica del territorio comunale di Buccinasco – DdP PGT vigente

Le informazioni utili ai fini dell'analisi presente sul paesaggio di Buccinasco si ricavano dalla tavola dp.3 "CARTA DELLA SENSIBILITA' PAESISTICA" allegata al Documento di Piano del vigente PGT). E' possibile osservare come gli ambiti a maggior valore sono quelli naturali (come la porzione di territorio comunale a sud della Tangenziale Ovest, inserita nel Parco Agricolo Sud

Milano, all'interno della quale vi sono alcune cave cessate, dove è prevista la promozione di progetti di recupero ambientale, e quelli con valenze storico-architettoniche: oltre ai nuclei di antica formazione si veda ad esempio la Villa Belgioioso, nell'ambito di Robarello, posta all'estremo settentrionale del territorio comunale e prospiciente il Naviglio Grande, quest'ultimo altro elemento fortemente caratterizzante il paesaggio, così come i fontanili, facenti parte del sistema delle acque superficiali.



Tav. 5.3 – Carta della valenza paesistica – PdR PGT vigente

Il quadro che emerge è positivo per la presenza e distribuzione del verde pubblico e privato e per la qualità generale del paesaggio, come evidenziato nella tavola grafica riprodotta alla pagina precedente (tavola pr.5 "CARTA DELLA VALENZA PAESISTICA", allegata al Piano delle Regole del vigente PGT).

La valenza ecologica, paesistica e ambientale degli elementi e degli ambiti individuati costituisce il quadro di riferimento per la valutazione preventiva e precondizione all'uso ed alle trasformazioni territoriali. Le modalità di intervento ammesse nei diversi ambiti e per gli elementi sono disciplinate in base ai principi di valorizzazione e riqualificazione.

Dalla cartografia riportata si possono ricavare, implicitamente, alcune indicazioni circa gli obiettivi di tutela e protezione, richiamati nel PGT vigente:

- conservazione dei caratteri che definiscono l'identità e leggibilità dei paesaggi Provinciali, attraverso il controllo dei processi di trasformazione e della loro sostenibilità, finalizzata alla tutela delle preesistenze significative e dei relativi contesti;
- miglioramento della qualità paesistica e architettonica degli interventi di trasformazione del territorio;
- diffusione della consapevolezza dei valori paesistici e loro fruizione da parte dei cittadini.

A questo proposito, sono d'ausilio le definizioni delle unità paesistico-territoriali derivanti dagli strumenti di pianificazione sovracomunale. Le unità paesistico – territoriali sono definite come ambiti territoriali omogenei sotto l'aspetto paesaggistico - ambientale con riferimento alle principali conformazioni geomorfologiche, alla copertura vegetazionale, ai tipi di uso del suolo e alle forme dell'insediamento, da assumere come specifico riferimento nel processo di interpretazione del paesaggio e di gestione della pianificazione territoriale e urbanistica.

L'unità paesistico – territoriale nella quale rientra il Comune di Buccinasco è la «Media pianura irrigua e dei fontanili. Media pianura occidentale della fascia dei fontanili».

Gli elementi che caratterizzano questa unità paesistico-territoriale sono le numerose teste e aste di fontanili che, come nel territorio di Buccinasco, formano un fitto reticolato idrografico con direzione generalmente nord-ovest/sud-est.

Alla rete dei fontanili si sovrappone un articolato sistema di rogge derivate dal Naviglio Grande, che completano la rete irrigua. La media pianura irrigua presenta un substrato costituito da sabbie e sabbie limose ed è caratterizzata da una vocazione prettamente agricola che mantiene gli elementi del paesaggio ben riconoscibili anche se, intorno ai maggiori centri urbanizzati, continuano a svilupparsi le espansioni urbanistiche. Le colture prevalenti sono i seminativi, soprattutto a mais e a foraggere intercalari e, in alcune zone, sono frequenti i pioppeti.

Le Unità paesistico - territoriali di rango locale, derivanti dagli strumenti urbanistici di pianificazione sovracomunale, costituiscono invece il riferimento essenziale per lo sviluppo dei contenuti paesistici e concorrono alla determinazione della valenza paesistica degli strumenti urbanistici comunali. In particolare le unità di rango locale individuabili nell'ambito del Comune di Buccinasco sono quella del Paesaggio urbano e quella del Paesaggio agricolo.

L'unità del Paesaggio urbano è costituita dalla fascia del Comune di Buccinasco a nord della Tangenziale oggetto dello sviluppo urbano a carattere misto residenziale e produttivo, dove è ancora presente un rilevante sistema delle acque.

E' di interesse anche la copertura vegetazionale; la quantità di aree a verde pubblico oggetto di interventi di forestazione associate ad aree a verde privato costituite dai giardini delle residenze consentono una certa continuità della copertura vegetazionale, pur in ambito urbanizzato (di rilievo la presenza, nel territorio comunale, di alcuni pioppi di interesse monumentale).

L'unità del Paesaggio agricolo è' costituita dalle aree poste a sud della Tangenziale, in gran parte interne al Parco Agricolo Sud Milano, con prevalenza dell'uso agricolo dei suoli. Sono di rilievo sia il sistema irriguo sia il sistema vegetazionale. La prevalente destinazione dei suoli è quella agricola con una contenuta presenza di aree produttive a ridosso della Tangenziale, poste in continuità con gli insediamenti industriali del Comune di Trezzano. Gli insediamenti presenti, ad eccezione dell'area produttiva a ridosso della Tangenziale, sono costituiti dai nuclei storici di origine rurale, ancora in buona parte destinati alla conduzione dei fondi ed in parte ampliati a tal fine; fanno eccezione gli abitati maggiori di Buccinasco Castello e Gudo Gambaredo, dove prevale l'edificato storico con destinazione residenziale.

7. ANALISI DI COERENZA

Le analisi di coerenza sono state effettuate nella maggior parte dei casi utilizzando matrici in cui i possibili livelli di coerenza per ogni coppia di elementi sono 4:

COERENTE nel caso di una compatibilità diretta tra elemento del PGTU e

elemento del Piano confrontato - casella con sfondo verde e

simbolo C;

INCOERENTE nel caso di incongruenza tra elemento del PGTU e elemento del

Piano confrontato – casella con sfondo rosso e simbolo InC;

ININFLUENTE se l'elemento del PGTU è ininfluente sull'elemento del Piano

confrontato – casella con sfondo bianco e nessun simbolo;

COERENZA CONDIZIONATA se la coerenza tra elementi è subordinata all'attuazione di misure

compensative e/o dalle modalità di attuazione – casella con

sfondo giallo e simbolo Con;

Nel caso di Piani o Strumenti vigenti in corso di sostituzione con nuovi strumenti, come nel caso del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano o il vigente Piano di Governo del Territorio; di Piani o Strumenti di dettaglio per i quali appare complesso definire gli Obiettivi o gli stessi non sono esplicitati e, infine, per quei Piani o Strumenti per i quali il confronto si riduce a 1 o 2 voci, l'analisi è stata in alternativa condotta mediante una descrizione.

Sono state effettuate tre diverse analisi di coerenza:

- analisi di coerenza esterna "verticale";
- analisi di coerenza esterna "orizzontale"
- analisi di coerenza interna

illustrate nel seguito

VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VAS AGGIORNAMENTO PGTU di BUCCINASCO - C1915 62

7.1 ANALISI DI COERENZA ESTERNA "VERTICALE"

L'analisi di coerenza esterna "verticale" è consistita nel confrontare gli Obiettivi del PGTU con gli Obiettivi definiti a livello regionale e di Città Metropolitana dagli strumenti di piano o programma sovraordinati e attinenti alle componenti ambientali considerate dal PGTU, individuati anche sulla base delle eventuali strategie o linee guida a precisazione degli Obiettivi. L'analisi di coerenza ha riguardato:

a livello nazionale

Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico del 1995
 (DPUT)

a livello regionale (nelle versioni rinvenibili nel sito di Regione Lombardia):

- Piano territoriale Regionale (PTR)
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR)
- Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)
- Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)
- Piano Regionale degli Interventi per la Qualità dell'Aria (PRIA)

a livello di città Metropolitana

- Piano Territoriale di Coordinamento del Territorio della Città Metropolitana di Milano (PTCCM)
- Programma/Piano di Bacino (PdB)
- Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano (PUMS)
- Piano Territoriale d'Area Navigli Milano (PTAN)

ed ancora il:

• Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano (PPASM)

63

7.1.1 – Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico

Le Direttive Ministeriali per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico del 1995 sono il riferimento su cui è costruito l'Aggiornamento del PGTU di Buccinasco.

I due strumenti appaiono tra loro fortemente coerenti, come già evidenziato nei paragrafi dedicati alla descrizione dell'AGPGTU, e come si rileva anche dalla matrice seguente:

MATRICE DI COERENZA ESTERNA VERTICALE Compatibilità con gli obiettivi delle DIRETTIVE MINISTERIALI SUI PGTU			OBIETTIVI SPECIFICI DEL PGTU DI BUCCINASCO						
		1. L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE	2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	3. L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUIUBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	5. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE		
DRIALE	1	Il miglioramento delle condizioni di circolazione	С	С	С	С	С	С	
TERRITO.	2	Il miglioramento della sicurezza stradale	С	С	С	С	С	С	
OBIETTIVI DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE	3	La riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico	С			С	С	С	
	4	Il risparmio energetico	С			С	С	С	
	5	Il rispetto dei valori ambientali	С			С	С	С	

7.1.2 – Il Piano Territoriale Regionale (PTR)

7.1.3 – Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR)

I due Piani sono trattati congiuntamente per la stretta correlazione tra di essi e per l'avere Il PTR natura ed effetti di piano territoriale paesaggistico ai sensi della vigente legislazione.

A tal fine il PTR ha i contenuti e l'efficacia di cui agli articoli 76 e 77 della legge regionale del 11 marzo 2005 n. 12.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) costituisce atto fondamentale d'indirizzo, agli effetti territoriali, della programmazione di settore della Regione, nonché di orientamento della programmazione e pianificazione territoriale dei Comuni e delle Province.

La Regione con il PTR, sulla base dei contenuti del programma regionale di sviluppo e della propria programmazione generale e di settore, indica gli elementi essenziali del proprio assetto territoriale e definisce altresì, in coerenza con quest'ultimo, i criteri e gli indirizzi per la redazione degli atti di programmazione territoriale di Province e Comuni.

<u>Gli obiettivi del Piano Territoriale Regionale</u> utilizzati per il confronto sono tratti dal Documento di Piano del PTR di dicembre 2017, pag. 26, 27 e 28.

Dei 24 obiettivi del PTR quelli individuati e suscettibili di correlazione con gli obiettivi del PGTU sono 6:

2	Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio, tra i territori della Lombardia e tra il territorio regionale e l'esterno, intervenendo sulle reti materiali (infrastrutture di trasporto e reti tecnologiche) e immateriali (sistema delle fiere, sistema delle università, centri di eccellenza, network culturali), con attenzione alla sostenibilità ambientale e
	all'integrazione paesaggistica Assicurare, a tutti i territori della regione e a tutti i cittadini, l'accesso ai servizi pubblici
3	e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità, tecnologiche, distributive, culturali, della formazione, sanitarie, energetiche e dei servizi
5	Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani e dell'abitare nella sua accezione estensiva di spazio fisico, relazionale, di movimento e identitaria (contesti multifunzionali, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili, paesaggisticamente coerenti e riconoscibili) attraverso: • la promozione della qualità architettonica degli interventi
i	la riduzione del fabbisogno energetico degli edifici

	il recupero delle aree degradate							
	la riqualificazione dei quartieri di ERP							
	l'integrazione funzionale							
	il riequilibrio tra aree marginali e centrali							
	la promozione di processi partecipativi							
	Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente,							
7	la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli,							
	elettromagnetico, luminoso e atmosferico							
	Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del							
	territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio							
8	(idrogeologico, sismico, industriale, tecnologico, derivante dalla mobilità, dagli usi del							
	sottosuolo, dalla presenza di manufatti, dalle attività estrattive), sulla pianificazione e							
	sull'utilizzo prudente e sostenibile del suolo e delle acque							
	Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso la progettazione delle							
17	reti ecologiche, la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti, il contenimento							
17	dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico e luminoso, la							
	gestione idrica integrata							

Dei 6 <u>Obiettivi indicati nel Piano Paesaggistico Regionale</u> e contenuti nel Documento di Piano a pag. 15, ove sono definiti "sfide", uno in particolare appare correlabile con gli obiettivi del PGTU:

	Sviluppare indicazioni di sistema che siano da supporto a
	una pianificazione urbanistica di qualità e attenta al
I paesaggi di tutti i giorni:	paesaggio.
aree periurbane, degradate di	Individuare indirizzi e azioni per ambiti di paesaggio da
margine e periferie	riqualificare, contesti problematici in cui i valori
	paesaggistici sono compromessi o rischiano di essere
	perduti.

1. AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE

Nello specifico, in merito all'aumento dell'efficienza della rete stradale comunale, nulla prescrive Il Piano Territoriale Regionale. Giova però ricordare che il PTR vigente comprende il territorio di Buccinasco all'interno del Sistema Territoriale Metropolitano.

Inoltre l'esigenza della "gerarchizzazione" della rete viaria è comunque esplicitata all'interno del PTR: "... incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria ...".

MATRICE DI COERENZA ESTERNA		OBIETTIVI SPECIFICI DEL PGTU DI BUCCINASCO							
Com	VERTICALE Compatibilità con gli obiettivi del PIANO TERRITORIALE REGIONALE		1. L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE	2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	3. L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	5. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE	
	2	Favorire le relazioni di lungo e di breve raggio con attenzione alla sostenibilità ambientale e all'integrazione paesaggistica	С	С	C		С	C	
OBIETTIVI DEL PIANO TERRITORIALE REGIONALE	3	Assicurare l'accesso ai servizi pubblici e di pubblica utilità, attraverso una pianificazione integrata delle reti della mobilità	C	С					
	5	Migliorare la qualità e la vitalità dei contesti urbani nella sua accezione di spazio fisico, , di movimento (contesti, accessibili, ambientalmente qualificati e sostenibili,) attraverso: la promozione della qualità architettonica degli interventi Il riequilibrio tra aree marginali e centrali		С		С			
	7	Tutelare la salute del cittadino, attraverso il miglioramento della qualità dell'ambiente, la prevenzione e il contenimento dell'inquinamento delle acque, acustico, dei suoli, elettromagnetico, luminoso e atmosferico				с	C	С	
	8	Perseguire la sicurezza dei cittadini rispetto ai rischi derivanti dai modi di utilizzo del territorio, agendo sulla prevenzione e diffusione della conoscenza del rischio (, derivante dalla mobilità,			С	c			
	17	Garantire la qualità delle risorse naturali e ambientali, attraverso, la riduzione delle emissioni climalteranti ed inquinanti, il contenimento dell'inquinamento, acustico,	c			c	С	С	

MATRICE DI COERENZA ESTERNA VERTICALE Compatibilità con gli obiettivi del PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE		OBIETTIVI SPECIFICI DEL PGTU DI BUCCINASCO						
		1. L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETESTRADALE COMUNALE	2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	3. L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL REQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	5. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E. CICLABILE	6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE	
OBIETTIVI DEL PIANO PAESAGGISTICO REGIONALE	I paesaggi di tutti i giorni: aree periurbane, degradate di margine e periferie	Sviluppare indicazioni di sistema che siano da supporto a una pianificazione urbanistica di qualità e attenta al paesaggio. Individuare indirizzi e azioni per ambiti di paesaggio da riqualificare, contesti problematici in cui i valori paesaggistici sono compromessi o rischiano di essere perduti.				c		c

2. RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ

L'obiettivo del rafforzamento dell'accessibilità è contenuto all'interno del PTR, là dove si parla di intervento sul sistema delle infrastrutture di collegamento, affinché permettano l'accesso ai poli regionali e favoriscano le relazioni con l'esterno da tutto il territorio lombardo, attraverso un'effettiva integrazione con la rete europea e tra reti lunghe e reti brevi. A livello locale, è necessario utilizzare le opportunità della maglia infrastrutturale per incentivare la creazione di un sistema policentrico, favorendo l'accessibilità ai poli principali e tra poli e aree periferiche. E inoltre bisogna "... valorizzare la mobilità dolce come importante complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, realizzando idonee infrastrutture protette ...".

3. INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA

L'obiettivo dell'incremento delle condizioni di sicurezza, all'interno del PTR, è riferito all'intero sistema della mobilità regionale, con particolare attenzione a quella "lenta" e "dolce", così come definita e descritta all'interno del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

Il PTR richiama infine, in particolare, il compito delle Amministrazioni locali di realizzare politiche urbane in cui sia fortemente considerato l'aspetto relativo alla riduzione degli effetti negativi della mobilità veicolare privata e all'incremento delle forme di mobilità urbana agevolate per il pedone ed il ciclista. A tale impegno si aggiunge quello relativo alla promozione di misure di sicurezza della vita del cittadino negli spazi urbani, da conseguire anche attraverso una equilibrata distribuzione di funzioni ed attività nelle aree di maggiore accessibilità e fruizione collettiva, che assicurino forme di presidio integrato.

4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE

Il tema della riqualificazione urbana e della rigenerazione, connesso al consumo del suolo, trova ampio spazio nel PTR, per il quale recuperare le aree dismesse favorisce il miglioramento e la riqualificazione complessiva dell'ambito urbano.

Anche la riduzione del traffico nelle aree congestionate concorre, nel PTR, al miglioramento della qualità della vita, attuando le misure di seguito elencate:

- mettere in atto politiche di razionalizzazione e miglioramento del servizio di trasporto pubblico (in termini di efficienza e di sostenibilità);
- trasferire gradualmente le merci dalla gomma ai sistemi a basso livello di inquinamento ferro/acqua;
- incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria;
- potenziare, nelle aree metropolitane soggette a forte congestione, la rete ferroviaria urbana e suburbana, le metropolitane e metrotranvie, nonché le linee di forza del TPL su gomma;
- trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico vs mezzo privato);
- promuovere studi e la progressiva attuazione di politiche dei "tempi della città" per consentire una migliore utilizzazione dei servizi di trasporto;

- valorizzare la mobilità dolce come importante complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, realizzando idonee infrastrutture protette;
- realizzare una rete ciclabile regionale continua, sia per scopi ricreativi sia per favorire la mobilità essenziale di breve raggio.

Essenzialmente nel PTR il miglioramento ambientale passa attraverso la valorizzazione del paesaggio, più difficile nell'ambito metropolitano rispetto ad altri ambiti geografici regionali. Ma il tema del miglioramento ambientale per il PTR vuole anche dire realizzare, per il contenimento della diffusione urbana, un sistema policentrico di centralità urbane compatte ponendo attenzione al rapporto tra centri urbani e aree meno dense, alla valorizzazione dei piccoli centri come strumenti di presidio del territorio, al miglioramento del sistema infrastrutturale, attraverso azioni che controllino l'utilizzo estensivo di suolo

5. FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE

L'obiettivo dell'incremento delle condizioni di sicurezza, all'interno del PTR, è riferito all'intero sistema della mobilità regionale, con particolare attenzione a quella "lenta" e "dolce", così come definita e descritta all'interno del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE

Il sistema Ciclabile di Scala Regionale viene ampiamente declinato nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

Nel PPR è considerata come "viabilità di fruizione ambientale" la rete dei percorsi fruibili con mezzi di trasporto ecologicamente compatibili, quali sentieri escursionistici, pedonali ed ippici, di media e lunga percorrenza, e piste ciclabili ricavate sui sedimi stradali o ferroviari dismessi o lungo gli argini e le alzaie di corsi d'acqua naturali e artificiali.

71

7.1.4 – Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)

Il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti, approvato nel 2016, si articola su quattro obiettivi generali e sette obiettivi specifici.

"Gli obiettivi generali del PRMT sono:

- migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socio-economico;
- assicurare la libertà di movimento a cittadini e merci e garantire l'accessibilità del territorio;
- garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo sviluppo di una mobilità integrata;
- promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti"

Gli obiettivi specifici sono invece:

"...

- migliorare i collegamenti della Lombardia su scala macroregionale, nazionale e internazionale: rete primaria;
- migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata;
- sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto;
- realizzare un sistema logistico e del trasporto merci integrato, competitivo e sostenibile;
- migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo;
- sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda;
- intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti" (pag. 34 del PRMT)

La tabella alla pagina successiva, tratta dal documento del PRTM (pag. 120) mette in correlazione gli obiettivi generali (macro-obiettivi) con gli obiettivi specifici.

La successiva tabella definisce, per ogni obiettivo specifico, le relative strategie.

Obsettivi generali	Stephenere i collegamenti della Lombardia na code macrosegionale macrosegionale e internazionale: nele primaria	Adiglianare i cultigamenti su scala regionale: roto regionale sutegrata	Stribappare il magorto collettoro in forma unicornale e realizzare l'imagorazione fra la discora modalità di braquerte.	Restitzene tan sickensa Toptekico z Adi frasportio morst integrato, competition a anatomiste	Migliower le connessent con l'aves di Milane e con altre polarea regionali di rilieve	Seduppare alteriors iniziativo di promozione della nuchdata pertendide e azioni per il governo della demanda	Deleverative pur migliorane la pignorezza nes te asperte
Migliorare la connettività della Lombardia per rafforzarne la competitività e lo sviluppo socio-economico							
Assicurare la libertà di movimento a cittadini e mesci e gurantire l'accessibilità del tessiturio							
Garantire la qualità e la sicurezza del trasporti e la sviluppo di una mobilità integrata							
Promuovere la sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti							

Tabella delle principali correlazioni tra Obiettivi generali e Obiettivi specifici, pag. 178

Obiettivi Specifici	Strategie
Migliorare i collegamenti della Lombardia su scala nazionale e internazionale: rete primaria Migliorare i collegamenti su	A. Accompagnare il percorso di sviluppo dei collegamenti ferroviari di valenza nazionale e internazionale B. Adeguare e completare la rete autostradale C. Supportare il potenziamento del sistema aeroportuale lombardo, favorendo lo sviluppo di Malpensa come aeroporto di riferimento per il nord Italia A. Preservare e incrementare la funzionalità della rete regionale
scala regionale: rete regionale integrata	 Realizzare interventi di adeguamento e completamento della rete regionale e di integrazione con la rete primaria
Sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione fra le diverse modalità di trasporto	A. Promuovere dell'evoluzione del modello di governance B. Sviluppare il servizio offerto C. Integrare i modi di trasporto
Realizzare un sistema logistico e dei trasporti integrato e competitivo su scala nazionale e internazionale	A. Promuovere il rafforzamento del sistema delle infrastrutture e degli interscambi B. Promuovere migliorie gestionali e tecnologiche per incrementare la competitività C. Promuovere iniziative per incrementare l'efficacia e la sostenibilità della City Logistics
Migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo	 A. Sgravare il nodo dagli attraversamenti B. Rafforzare le linee ferroviarie (suburbane) C. Favorire lo sviluppo dei nodi di interscambio tra mobilità pubblica e mobilità privata e le sinergie di rete nella mobilità pubblica
Sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda	A. Dare impulso al mobility management B. Promuovere tecnologie innovative e attivare incentivi e meccanismi premianti C. Sviluppare azioni per la regolamentazione e la tariffazione della circolazione D. Attivare azioni di educazione, sensibilizzazione e ricerca sulla mobilità sostenibile
Intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti	A. Migliorare la sicurezza del trasporto pubblico B. Ridurre l'incidentalità stradale in coerenza con gli obiettivi UE

Tabella Obiettivi Specifici-Strategie del PRMT, pag. 178

Come visto, tra le diverse priorità del PRMT, spiccano ai fini dell'analisi di coerenza con l'AgPGTU di Buccinasco due argomenti:

"

- la sicurezza stradale, con i nuovi obiettivi sfidanti per il 2020 (dimezzamento dei decessi rispetto al 2010) e la proposta di articolazione degli obiettivi, tenendo conto anche dei feriti e dell'utenza giovane e "vulnerabile" (pedoni e ciclisti);
- una mobilità urbana più sostenibile e compatibile con i contesti in cui opera" (pag. 13)

Per quanto riguarda la sicurezza stradale alle pagine 175 e 176 del PRMT si afferma:

"Le strategie per il raggiungimento dell'obiettivo "Migliorare la sicurezza nei trasporti" in un ottica multimodale sono:

A. migliorare la sicurezza del trasporto pubblico;

B. ridurre l'incidentalità stradale in coerenza con gli obiettivi UE.

.....

Per raggiungere gli obiettivi generali previsti dalla UE per il 2020 (in particolare la riduzione del numero di morti del 50% rispetto al dato 2010, pari a 565), in coerenza con le azioni del Piano Nazionale della Sicurezza Stradale, si perseguono i seguenti obiettivi specifici:

- migliorare la formazione e l'educazione degli utenti della strada;
- rafforzare l'applicazione delle regole della strada;
- migliorare la sicurezza delle infrastrutture stradali;
- armonizzare e applicare tecnologie per la sicurezza stradale;
- elaborare una strategia d'azione organica per gli interventi in caso di gravi incidenti stradali e per i servizi di emergenza;
- tenere in particolare considerazione gli utenti vulnerabili.
- Sarà monitorata l'evoluzione del fenomeno sia a livello generale sia con riferimento alle categorie a maggior rischio:
 - bambini (fino a 14 anni)
 - utenti delle due ruote a motore (motociclisti e ciclomotoristi);
 - ciclisti;

- pedoni;
- utenti coinvolti in incidenti in itinere (spostamento casa-lavoro).

E per ognuna di queste categorie saranno perseguiti gli obiettivi numerici riportati nella seguente tabella.

Tabella 6.4 - Obiettivi specifici per le categorie di utenza a rischio e stima dei relativi valori (per la Lombardia)

Categoria di utenza a rischio	Obiettivo (riduzione %)	Morti al 2010	Morti al 2020
1 - Bambini (fino a 14 anni)	-100%	22	0
2 – Due Ruote a motore	- 45%	162	89
3 - Ciclisti	- 60%	42	17
4 – Pedoni	- 60%	97	39
5 - Utenti in incidenti in	- 50%	45	22
itinere			

Fonte: elaborazione Regione Lombardia

Per quanto attiene invece la mobilità sostenibile, nel PRMT sono indicate alcune iniziative sviluppate in Lombardia per la "promozione di modalità di propulsione alternativa, di forme di mobilità condivisa, di azioni di gestione e regolazione della domanda, di interventi per la fruibilità dei trasporti e la sicurezza...."

Tra queste vengono ricordate le "... iniziative per la promozione della trazione elettrica, tra cui:

- gli incentivi finanziari per l'acquisto di mezzi elettrici;
- la costituzione di una rete distributiva di energia elettrica per autotrazione, oggi dotata di oltre cento colonnine elettriche;
- l'adesione al progetto sperimentale "Ricarica Green Land Mobility" finalizzato alla realizzazione di colonnine di ricarica presso parcheggi della grande distribuzione;
- l'introduzione di mezzi elettrici nelle flotte del servizio car-sharing e nei servizi di TPL; ..." (pag. 87 del PRMT)

Viene inoltre evidenziato il ruolo delle zone a traffico limitato (ZTL), che "... possono contribuire significativamente alla scelta di modalità alternative all'auto in centri urbani e in aree sensibili, pur garantendo l'accessibilità anche in auto per i residenti e i disabili." (pag. 174)

Nell'elenco degli interventi infrastrutturali individuati dal Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti che entrano in relazione con il territorio di Buccinasco vi è il prolungamento della linea Metropolitana M4 da San Cristoforo a Corsico/Buccinasco.

MATRICE DI COERENZA ESTERNA					OBIETTIVI SPECIFICI DEL PGTU DI BUCCINASC						
om IAN	TICALE patibilità co O REGION ILITA' E DI	VALE	E DELLA RASPORTI		1. L'AUMENTO DELL'EFFICENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE	2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	3. L'INCRÉMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	4. LA RIQUALITICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	S. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE	
				A. dare impulso al mobility management							
SPORTI	SPECIFICI DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI	SPORTI	sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda	B. promuovere tecnologie Innovative e attivare incentivi e meccanismi premianti							
ILITA E DEI TRA		promozione de sostenibile e az governo della e trasporti		•				С	С	c	
LE DELLA MOB				C. sviluppare azioni per la regolamentazione e la tariffazione della circolazione				С			
IANO REGIONA			D. attivare azioni di educazione, sensibilizzazione e ricerca sulla mobilità sostenibile								
GENERALI DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI	5,0 750,445.	THCI DEL PIZ	GRICI DEL PIA	A. migliorare la sicurezza del trasporto pubblico							
OBIETTIVI GEN	garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti e lo	OBIETTIVI SPE	intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti	e- 		С	С				
180	sviluppo di una mobilità integrata	081		B. ridurre l'incidentalità stradale in coerenza con gli obiettivi UE			c	C			

2. RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ

Tra gli obiettivi generali del PRMT vi è lo sviluppo di una mobilità integrata.

A livello dell'AGPGTU di Buccinasco tale obiettivo risulta coerente con quello del "rafforzamento dell'accessibilità".

3. INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA

Garantire la qualità e la sicurezza dei trasporti, quindi intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti, attraverso la riduzione dell'incidentalità stradale sono obiettivi generali, specifici e strategie che appaiono coerenti con l'incremento delle condizioni di sicurezza.

4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE

Nel PRMT la promozione della sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti, che pone come obiettivo specifico "la promozione della mobilità sostenibile e le azioni per il governo della domanda", trova coerenza con il terzo obiettivo dell'Aggiornamento del PGTU, in particolare attraverso la strategia specifica costituita dalle azioni per la regolamentazione della circolazione (strategie di PGTU sulle ZPRU, le Isole Ambientali, ecc.)

La riqualificazione porta anche a una riduzione dell'incidentalità, in accordo con gli obiettivi del PRMT.

5. FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE

6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE

Nel PRMT la promozione della sostenibilità ambientale del sistema dei trasporti, che pone come obiettivo specifico "la promozione della mobilità sostenibile e le azioni per il governo della domanda", trova coerenza con i due obiettivi tesi a favorire la mobilità ciclabile e a rafforzare la rete ciclabile.

7.1.5 – Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, approvato nel 2014, individua la Rete Ciclabile di Interesse Regionale, costituita da 17 percorsi ciclabili di lunga percorrenza, e definita ponendo i seguenti Obiettivi:

- interconnessione e integrazione della rete regionale con gli analoghi i sistemi provinciali e comunali
- intermodalità con altri sistemi della mobilità e del trasporto, in particolare quello ferroviario;
- miglioramento della fruizione del territorio;
- sviluppo in sicurezza dell'uso della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.

Il Piano inoltre propone una segnaletica unica per i ciclisti e definisce le norme tecniche ad uso degli Enti Locali per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale.

Esso costituisce atto di riferimento principale per la pianificazione locale.

Tenuto conto del PRMC le Province individuano, con i Piani Strategici provinciali per la mobilità ciclistica, la rete ciclabile di livello provinciale, quale elemento integrante della rete ciclabile regionale. I Comuni, tenuto conto del PRMC e dei Piani provinciali, individuano con i Piani Strategici comunali per la mobilità ciclistica, la rete ciclabile di livello comunale, quale elemento integrante della rete ciclabile regionale e provinciale.

La seguente tabella riporta, per l'obiettivo generale che si pone il PRMC, le 5 strategie di intervento e le relative azioni (in tutto 22).

OBIETTIVO	STRATEGIE	AZIONI DEL PRMC
Favorire e incentivare approcci sostenibili negli	ST_1 Individuare il sistema ciclabile di scala regionale. Per sistema ciclabile di scala	A_1_1 . Ricognizione dei percorsi ciclabili programmati a livello superiore (europeo e nazionale)
spostamenti quotidiani e per il tempo libero.	regionale si intende la dorsale principale composta da percorsi extraurbani di lunga percorrenza che hanno continuità	A_1_ 2. Ricognizione dei percorsi ciclabili esistenti e in programmazione a livello provinciale
	con le Regioni confinanti e con la Svizzera, anche attraverso il Trasporto pubblico locale (TPL). A questa dorsale principale si aggancia la rete più	A_1_3. Individuazione dei grandi poli attrattori a livello regionale: parchi, sistemi fluviali e lacuali, reticolo idrico minore, siti Unesco e gli Ecomuseo
	propriamente regionale	A_1_ 4. Contestualizzazione dei percorsi ciclabili

	A_1_ 5. Creazione di circuiti connessi con la
	mobilità collettiva
	A_1_6. Analisi dello stato dei percorsi
	ciclabili di interesse regionale (ad es.:
	esistente, da riqualificare, non esistente)
	anche in relazione alla Azione A_1_7, 8, 9
	A_1_ 7. Costruzione e condivisione di una
	banca dati georeferenziata della rete
	ciclabile di interesse regionale
	A_1_8. Orientare le risorse per rendere la
	rete ciclabile regionale percorribile in
	sicurezza (realizzare i tratti mancanti,
	risolvere i punti critici) definendo un
	Programma di interventi per ciascun
	itinerario
	A_1_ 9. Orientare le risorse per rendere la
	rete ciclabile regionale percorribile in
	sicurezza definendo un <i>Programma di</i>
	manutenzione per ciascun itinerario
	A_1_ 10. Verificare periodicamente
	l'incremento delle infrastrutture e dei
	servizi a favore della mobilità ciclistica in
	generale ed in attuazione della rete
	ciclabile regionale
ST_2	A_2_1 . Definire indirizzi di riferimento per
Connettere e integrare il sistema	la redazione degli strumenti urbanistici
ciclabile di scala regionale con i sistemi	degli Enti Territoriali; per la
ciclabili provinciali e comunali. La rete	programmazione, progettazione e
ciclabile dovrebbe assumere la stessa	realizzazione di nuove infrastrutture di
valenza delle altre reti di trasporto	trasporto
valenza dene ditre reti di trasporto	A_2_ 2. Orientare le risorse per rendere le
	reti ciclabili provinciali e comunali
	percorribili in sicurezza (realizzare i tratti
	mancanti, risolvere i punti critici)
	A_2_ 3. Verificare periodicamente il trend
	di crescita nell'uso della bicicletta
	(capoluoghi di provincia)
CT 2	A_3_1. Orientare le risorse per interventi
ST_3	di adeguamento/manutenzione delle
Individuare le stazioni ferroviarie che	Stazioni di "accoglienza" (capitolo
possono essere considerate stazioni di	"Intermodalità")
"accoglienza" per il ciclista. Le stazioni	A_3_2. Divulgazione del capitolo
ferroviarie di accoglienza per il ciclista	"Intermodalità" agli enti gestori dei servizi
sono quelle che, per la loro collocazione,	ferroviari ed ai comuni interessati
consentono di raggiungere i percorsi	A_3_ 3. Definizione di intese con gli Enti
ciclabili di interesse regionale	territoriali e i gestori dei servizi per la
garantendo un'adeguata accessibilità	realizzazione degli interventi e dei servizi
all'utente con la bici al seguito.	prioritari
ST_4	A_4_1. Redazione di una Proposta di
Definire una Segnaletica unificata per i	segnaletica unificata per i ciclisti
ciclisti. Garantire l'accessibilità, la	
riconoscibilità dei percorsi ciclabili e	A_4_2. Divulgazione della proposta di
l'uniformità delle informazioni per l'uso	segnaletica unificata per i ciclisti ai soggetti

VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VAS AGGIORNAMENTO PGTU di BUCCINASCO - C1915

in sicurezza dei percorsi ciclabili	pubblici gestori della rete ciclabile (Province, Comuni, CM, Parchi) A_4_3. Condivisione della proposta con le altre Regioni per formulare un'unica richiesta di integrazione del Codice della Strada da presentare al MIT A_4_4. Sperimentazione della segnaletica
	lungo un percorso ciclabile di interesse regionale
ST_5 Integrazione delle Norme tecniche di riferimento per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale	A_5_1. Definizione dei criteri di realizzazione con particolare attenzione ai siti di rilevanza ambientale ed a quelli particolarmente degradati
	A_5_2. Divulgazione delle norme

All'attuazione degli obiettivi del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica concorre un ampio spettro di azioni legate, in particolare, allo sviluppo del turismo e della competitività, al miglioramento della qualità dell'aria e dell'ambiente, alla diffusione di stili di vita più sani, alla riscoperta dei propri territori, alla sicurezza stradale, allo sviluppo di ambiti rurali e delle aree ai margini dei principali attrattori turistici, ecc.

Dal PRMC e in coerenza con esso, deriva il progetto "Più Bici", realizzato nel quadro del programma POR FESR 2014-2020 di Regione Lombardia, che realizza un sistema che connette Assago, le sue due stazioni di metropolitana e il Comune di Zibido San Giacomo con Corsico e la sua stazione ferroviaria, attraversando la parte est di Buccinasco.

Gli obiettivi dell'AGPGTU

- 2. Favorire la mobilità ciclabile
- **3.** Il rafforzamento della rete ciclabile e la connessione con quella sovra comunale appaiono coerenti con le strategie del PRMC:
 - ST_2 Connettere e integrare il sistema ciclabile di scala regionale con i sistemi ciclabili
 provinciali e comunali. La rete ciclabile dovrebbe assumere la stessa valenza delle altre
 reti di trasporto in quanto è prevista la connessione della rete interna con l'itinerario
 "Più Bici"
 - ST_4 Definire una segnaletica unificata per i ciclisti in quanto l'AgPGTU di Buccinasco dedica ampio spazio alla realizzazione della segnaletica per la rete ciclabile comunale (par. 3.3.1 La segnaletica di indirizzamento).

TO STATE OF	MATRICE DI COERENZA ESTERNA VERTICALE Compatibilità con il PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLABILE					BIETTIV	I SPECIFIC	CI DEL PGTU DI	BUCCIN	ASCO
Con						2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILTÀ	3. L'INCRÉMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICLREZZA	A. LA RIGUALIFICAZIONE URBANA, IL REQUELIBRIO TRA FUNZION DI TRAFFICO, SOSTA E FLANZONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	S. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE LIBANA E LA CONNESSONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE
	-			A_1_1. Ricognizione dei percorsi ciclebili	-		- 100	nc .	25	
CLISTICA		MOBILITÀ CICLISTICA		programmett a livello superiore (europeo e macionale) A_1_2. Recapratione del percorsi ciclabili esistenti e im programmazione e livello graviniciale A_1_3. Individuacione del grandi poli attrattori a livello regionale, parchi, sistemi fluviati e lacuali, reticolo idicio minore, atti Unacco egit Economeri						
A CI		ğ	ST_1 Individuare il sistema ciclabile	A_1_4. Contestualizzazione del perconsi siciabili						-
LIT		É	di scala regionale. Per sistema ciclabile di scala regionale si	A_1_5. Creatione di circuiti connessi con la						1
LA MOB		LA MOBI	intende la dorsale principale composta da percoral extraurboni di lunga percorrenza che hanno continuità con le Regioni	mobilità collettiva A.1. S. Analisi dello stato dei perconsi ciclabili di imbressa regionale (ad es. esistente, da riqualificere, non esistente) anche in relazione alla						
DEL		DEL	confinanti e con la Svizzena, anche attraverso il Trasporto	Azione A_1_7, II, II A_1_7. Costruzione e condivisione di una banca dati						
IONALE	Favorire e incentivare approcci	ONALE	pubblico locale (TPL). A questa doruale principale si agganda la rete più propriamente	regionale A_1_B. Orientare la risorse par randere la rete ciclabile regionale percorribile in sicurezza						
) REG	sostamibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero.	REGI	regionale	(realizzare i tratti mancanti, risolvere i punti critici) definendo un Programmo di interventi per ciascun itinerario						
L PIANC		DEL PIANO REGIONALE DELLA		A.3.9 Orientare le riscose per rendere la rate ciclolide regionale percombile in sicurezza definando un Programmo di manuteratione per ciescun itinerario.						
RALI DE		OBIETTIVI SPECIFICI DE		A. 1.20. Verificare periodicamente l'incremento delle infredrutture e dei servici in favore della mobilità ciclistica in generale ed in attuazione della rete ciclabile regionale.						
OBIETTIVI GENERALI DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA			sistema ciclobile di scala regionale con i sistemi ciclobili provinciali e comunali. La rete ciclobili dovrebbe assumere la sissa volenza delle altre.	A.2.1. Definire indirizzi di inferimento per la redazione degli strumenti urbanistici degli Enti Territori ali, per la programmazione, progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture di trasporto					с	С
OBIET				A.2.2. Orientare le risonse per rendere le reti ciciabili provinciali e comunali percorribili in sicurezza (realizzare i tratti mancanti, risolvere i punti criticii)					С	c
				A_2_3. Verificare periodicamente il trend di crescita nell'uso della bicicletta (capoluoghi di provincio)					С	С
TÀ		TA		A_3_1: Orientare le risonia per interventi di adeguamento/manutenzione delle Stationi di "escoglianza" (capitalo "intermodelità")						
MOBIL		A MOBILI	ST_3 Individuare le stazioni ferroviarie che possono essere considerate stazioni di "accoglienza"	A. 3. 2. Divulgazione del capitolo "intermodalità" agli eroli gestori del servizi ferrolaleri ed al comuni interessati						
ירב סבררי		ALE DELL	per il ciclista.	A.S.S. Definizione di Intese con gli Erti territoriali e i gestori dei servizi per la realizzazione degli Interventi e del servizi prioritari						
GION/	Favorire e Incentivare	GION		A_4_1. Redazione di una Proposità di segmaletica unificata per i ciclisti					С	C
OBIETTIVI SPECIFICI DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILI CICLISTICA	approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per i	PIANO REGIONALE DELLA MOBILI	51.4 Definire una segnaletica unificata per i cicitat. Ia ricanascisifità dei percori ciciabili e l'uniformità delle informazioni per l'uso in stourezza dei percori	A. 4. 2. Disulgazione della proposta di segnaletica unificata per i ciclisti ai soggetti pubblici gestori della rete ciclabila (Province, Comuni, CM, Parchi)					С	С
	tempo libero.	OBJETTIVI SPECIFICI DEL P		A. 6. D. Condivisione della proposta con le altre Regioni per formulare un'unica richiesta di Integrazione del Codica della Strada da presentare al NIT						
SPEC		SPEC	ciclobill	A_4_4. Sperimentations della segnalatica lungo un percorso ciclabile di interesse regionale						
E		Ē	57 S	A_5_1. Definizione dei criteri di realizzazione con						-
OBIE		OBIE	ST_5 Integrazione delle Norme tecniche di riferimenta per l'attuazione della	particolare attencione ai sti di rilevanza ambientale ed a quelli particolarmente degradati						
		rete ciclabile di interesse regionale A.S.2. Dissignatione delle norme								

VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VAS AGGIORNAMENTO PGTU di BUCCINASCO - C1915

7.1.6 – Il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)

Il PRIA individua i trasporti su strada e la mobilità come fattori fondamentali nel determinare la qualità dell'aria e nelle politiche di interventi per il miglioramento di essa.

L'obiettivo strategico "... delle politiche regionali per la qualità dell'aria è quello di raggiungere livelli di qualità che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente. Tale obiettivo è pienamente coerente con quanto richiesto dalla norma nazionale.

Gli obiettivi generali della programmazione regionale per la qualità dell'aria rimangono pertanto:

- rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti;
- preservare da peggioramenti la qualità dell'aria nelle zone e negli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto di tali valori limite." (pag. 103 del DdP del PRIA).

Nell'ambito dei diversi fattori esaminati e pianificati dal PRIA, i trasporti su strada e la mobilità sono articolati su tre ambiti:

- trasporto privato
- tipi e opere infrastrutturali
- trasporto merci.

Per ognuno dei tre ambiti sono individuati

- obiettivi guida
- linee d'azione

La tabella alla pagina seguente, tratta sempre dal Documento di Piano del PRIA, sintetizza sia gli obiettivi che le linee d'azione da seguire per raggiungere l'obiettivo strategico posto dal Piano, che dopo la prima stesura del 2013 è stato oggetto di verifica e aggiornamento.

Oggi è disponibile l'aggiornamento del 2018.

VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VAS AGGIORNAMENTO PGTU di BUCCINASCO - C1915

	Trasporto privato	Target PROMOZIONE DELLE DIVERSE FORME ALTERNATIVA ALL'USO DEL VEICOLO P Obiettivi guida Pedonalità ed uso bicicletta Fruizione trasporto pubblico locale Uso sistemi di trasporto innovativi (a chiamata) Uso di sistemi di trasporto condivisi (car pooling – car sharing) Integrazione diversi modi di trasporto Regolamentazione uso automobile privata e tecnologie a minore impatto ambientale	
TRASPORTI SU STRADA E MOBILITÀ	Tipi e opere infrastrutturali	LA MOBILITÀ Obiettivi guida • Sviluppo di un sistema di trasporto integrato • Rispondere alle esigenze di mobilità delle persone, secondo modalità sostenibili sotto il profilo ambientale • Promuovere il miglioramento della qualità dei servizi • Perseguire la sostenibilità economica del sistema di offerta (soprattutto per il trasporto pubblico regionale e locale) Target	Incentivazioni a veicoli a metano e GPL RUTTURALE REGIONALE PER I TRASPORTI E Linee d'azione Supporto finanziario al potenziamento delle linee del trasporto regionale e alla estensione delle linee ferroviarie operanti in area suburbana Potenziamento delle linee delle metropolitane e metro-tranviarie Rinnovo delle flotte in dotazione ai servizi di Trasporto Pubblico Locale favorendo l'introduzione di mezzi a basso impatto emissivo Sistema 'free flow' (a flusso libero, cioè senza barriere) per il pagamento dei pedaggi entro il 2015 per le autostrade in costruzione nel territorio regionale
	Trasporto merci	RAZIONALITÀ E INTERMODALITÀ DEL S Obiettivi guida • Promozione intermodalità delle merci con riferimento prioritario alla intermodalità strada – ferrovia ed all'uso della modalità acqua • Individuazione e sostegno a nuove modalità di distribuzione urbana delle merci, con utilizzo di veicoli a ridotto impatto ambientale.	Linee d'azione Interventi di efficientamento delle infrastrutture ferroviarie Interventi per lo sviluppo del sistema idroviario padano-veneto Linee di Indirizzo ai Comuni per la distribuzione urbana delle merci Progetti sperimentali per la diffusione di modelli di city logistic con utilizzo di mezzi a ridotto impatto ambientale

La verifica di coerenza tra il PRIA e l'Aggiornamento del PGTU di Buccinasco rileva coerenza con la metà degli Obiettivi Guida e delle Linee d'Azione facenti parte del gruppo target "Promozione delle diverse forme di mobilità sostenibile in alternativa all'uso del veicolo privato".

	patil	oilità con il	ER IL RISANAN	MENTO DELL'ARIA	L'AUMENTO DEL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE	II. RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQULIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE JRBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SDVRACCOMUNALE		
		TARGET	OBIETTIVI GUIDA	LINEE D'AZIONE	1. L'AUM	2. ILB	3. L'INCRE	4. LA RIO TRA FUN URBA	5. FAVOR	6. IL.RA URBA		
EN	0	PROMOZIONE DELLE DIVERSE FORME DI MOBILITÀ SOSTENIBILE IN ALTERNATIVA ALL'USO DEL VEICOLO	Pedonalità ed uso bicicletta	Scelte urbanistiche per la mobilità sostenibile				С	С	С		
LINTERVE	TO PRIVA		Fruizione trasporto pubblico locale	Progressiva estensione delle limitazioni della circolazione del velcoli più inquinanti				c				
NALE DEL	TRASPOR			기를 보는 것이 없는 것이었다면 없어요.	Uso sistemi di trasporto innovativi (a chiamata)	Supporto a Mobility management aziendale Politiche di concillazione tempi e orari						
OBIETTIVI GENERALI DEL PIANO REGIONALE DELLINTERVENTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA	TRASPORTI SU STRADA E MOBILITÀ - TRASPORTO PRIVATO		Uso di sistemi di trasporto condivisi (car pooling – car sharing)	Promozione eco-guida, infomobilità e sensibilizzazione su costi diverse modalità di trasporto								
	STRADA E	PRIVATO	Integrazione diversi modi di trasporto	Controlli su strada Istituzione nuove ZTL con promozione mezzi a ridotto impatto ambientale				С				
HETTIVI GENE	RASPORTI SU		Regolamentazione uso automobile privata e tecnologie a minore impatto ambientale	Sostegno alla mobilità elettrica in ambito urbano				c				
90	F		impacto amoientaie	Incentivazioni a velcoli a metano e GPL								

84

7.1.7 – Il Piano Territoriale di Coordinamento della Città Metropolitana (PTCCM) di Milano

La Città Metropolitana di Milano non ha ancora un vero e proprio Piano Territoriale di Coordinamento.

Come Piano Territoriale di Coordinamento esiste ed è tuttora vigente il Piano della Provincia di Milano (PTCP).

In esso si trovano almeno due temi coerenti con quanto proposto dall'AgPGTU.

- Un primo tema è quello del riordino della gerarchia stradale. Il PTCP (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) evidenzia l'assetto radiocentrico diretto verso il comune capoluogo del sistema, assetto che facilita la congestione di larghi tratti della rete provinciale. Tale situazione, che non riguarda solo le direttrici principali, ma si ripercuote anche sulla maglia viaria "diffusa", rappresentata dalle Strade Provinciali e dalla viabilità comunale, va ovviamente corretta. In questo senso la gerarchizzazione prevista dal PGTU (in linea con le Direttive Ministeriali che la prescrivono) si mostra coerente con quanto previsto nel PTCP della Provincia di Milano
- Un secondo tema è quello della ciclabilità, che in Provincia di Milano si è sostanziato con il progetto MIBici, un progetto globale di rete provinciale che ha caratteristiche di intercomunalità, interconnessione e intermodalità. Tra i diversi interventi proposti vi è la messa in rete delle piste ciclabili con valenza ricreativo-ambientale, per la quale sono stati in particolare individuati come fondamentali gli itinerari lungo i canali e i Navigli. Ai Comuni è richiesto di prevedere la realizzazione di percorsi ciclabili di connessione con le stazioni e le fermate delle linee ferroviarie e metropolitane e la predisposizione di spazi per adeguate attrezzature di deposito e parcheggio.

A livello di Città Metropolitana esistono delle linee Guida, che derivano dal vecchio PTCP, e un Piano Strategico Triennale 2016-2018, che è stato aggiornato nel 2019.

Nel Piano Strategico Triennale si individua una serie di obiettivi relativi alla mobilità, che sono:

- Crescita dell'utilizzo del trasporto pubblico locale, in modo particolare per gli spostamenti casa-lavoro
- Rafforzamento della dotazione di piste ciclabili
- Miglioramento della sicurezza stradale
- Miglioramento dell'accessibilità nell'intorno dei punti di accesso alle infrastrutture esistenti
- Incentivazione dello sharing automobilistico e ciclistico
- Azioni a favore dell'integrazione modale, in particolare tra gomma, ferro e mobilità dolce

MAT	RICE DI COERENZA ESTERNA	11	OBIETTIV	I SPECIFICI DE	L PGTU DI BUCCI	NASCO	
VER Com PIAN CIT	TICALE patibilità con gli obiettivi del NO DI COORDINAMENTO DELLA TÀ METROPOLITANA DI MILANO ANO STRATEGICO	1. L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE	2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	3. L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	5. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE
	Fare crescere l'utilizzo del trasporto pubblico locale, in modo particolare per gli spostamenti casa-lavoro						
Σ	Rafforzamento della dotazione di piste ciclabili					c	С
L PTC PC M	Miglioramento della sicurezza stradale			c			
OBIETTIVI DEL PTC PC MM	Miglioramento dell'accessibilità nell'intorno dei punti di accesso alle infrastrutture esistenti	c	с		с		
	Incentivare lo sharing automobilistico e ciclistico				с		
	Favorire l'integrazione modale, in particolare tra gomma, ferro e mobilità dolce		С		С	С	C

7.1.8 – Il Programma/Piano di Bacino (PdB)

Come riportato nella relazione del'AgPGTU "Il nuovo Piano di Bacino, approvato il 10 Gennaio 2019, ridisegna l'intero sistema dei trasporti pubblici che interessa i Bacini di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia. Il criterio base è la strutturazione gerarchica del servizio, a partire dalle linee destinate ad alimentare i sistemi su ferro e le altre linee di forza a più elevata capacità e velocità...." (AgPGTU - versione 0.1, par. 2.5.1, pag. 15)

Per l'area di Buccinasco il PdB ha individuato alcuni interventi:

"Sono quindi state accorpate alcune linee o parte di esse ed eliminate alcune sovrapposizioni esistenti con una ridistribuzione delle risorse finalizzate al potenziamento dei servizi di adduzione alle linee di forza. Sono previsti collegamenti da Buccinasco con l'attivazione della nuova linea metropolitana M4 e della fermata San Cristoforo M4. Il collegamento tra Corsico e Milano Romolo M2 lungo l'asse di via Ludovico il Moro verrà garantito da un'unica linea con elevata frequenza pari a quella di una linea primaria urbana. La ristrutturazione del servizio si accompagna poi alla revisione del sistema tariffario che, oltre a facilitare l'integrazione ferrogomma, inserirà il Comune di Buccinasco nell'area a tariffa urbana." (AGPGTU - versione 0.1, par. 2.5.1, pag. 15)

Si rileva coerenza con l'obiettivo

2. RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ

dell'Aggiornamento del PGTU

7.1.9 – Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano (PUMS)

"Nel Piano Urbano della Mobilità di Milano sono contenute due proposte progettuali di rilevante significato per Buccinasco.

La prima proposta è quella del prolungamento della M4 a servizio del territorio di Corsico/Buccinasco secondo un tracciato e con modalità ancora in fase di valutazione. Si tratterebbe come è ben evidente di un miglioramento molto rilevante dei livelli di accessibilità del Comune il cui territorio ricadrebbe pin pratica totalmente entro un raggio di 3 km dal nuovo terminal dell'M4.

Una seconda proposta è quella della cosiddetta Circle Line, cioè del completamento e rafforzamento del percorso ferroviario di cintura che consentirebbe alla linea S9 attuale di seguire un anello di distribuzione in Milano di poco esterno alla circonvallazione delle Regioni, potenziato con nuove fermate sia nel lato sud (Canottieri, Tibaldi) che nord (Istria, Dergano, Stephenson), per attestarsi a Rho." (AGPGTU - versione 0.1, par. 2.5.2, pag. 17)

Ambedue le proposte risultano coerenti con l'obiettivo

2. RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ

MATRICE DI COERENZA ESTERNA		OBIETTIV	I SPECIFICI	DEL PGTU DI E	UCCINASC	0
ORIZZONTALE Compatibilità con gli obiettivi della PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE DI MILANO	L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETESTRADALE COMUNALE	IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO , SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE UBBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE
PROPOSTE DEL PIANO	4	2.	mi	7. Z. S.	×	6. ILRA
Prolungamento linea M4 fino a Corsico/Buccinasco		С				
Circle line		С				

88

7.1.10 - Piano Territoriale Regionale d'Area Navigli Lombardi (PRAN)

Il Piano Territoriale Regionale d'Area Navigli Lombardi (PRAN) è uno strumento previsto dalla Legge 12/2005.

Approvato con Deliberazione di Consiglio Regionale n. IX/72 del 16.11.2010, è stato aggiornato nel 2017 (data di pubblicazione sul BURL: 16.12.2017).

Nel PRAN il concetto di rete dei percorsi fruibili con mezzi di trasporto ecologicamente compatibili, già introdotto dal PTR, viene focalizzato e approfondito per quanto riguarda le piste ciclabili lungo gli argini e le alzaie di corsi d'acqua naturali e artificiali.

Nel comune di Buccinasco questa tematica interessa la porzione settentrionale del territorio. Un'azione fondamentale che connette tra loro e in modo sistematico gran parte delle componenti del PRAN è la rete regionale di mobilità lenta, che costituisce la spina dorsale (dal Ticino all'Adda con il collegamento a Pavia), insieme alle vie d'acqua, di tutto il Piano Navigli.

Il PRAN propone il sistema della mobilità ciclistica prioritaria di livello regionale, con lo scopo di connettere il più ampio sistema dei canali con l'ex area Expo, la città di Milano e i luoghi di attrattività storico culturale e ambientale e naturale.

Tale azione ha lo scopo di convogliare risorse per la sua completa realizzazione e di favorire il collegamento con le piste ciclabili di livello locale, creando una rete di uso turistico e un'alternativa sostenibile e concorrente con altri mezzi di trasporto privato e pubblico.

Si rileva coerenza tra l'obiettivo sotteso dal PRAN e l'obiettivo dell'AGPGTU:

6. Il rafforzamento della rete ciclabile e la connessione con quella sovra comunale

7.1.11 – Il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Agricolo Sud Milano (PPASM)

Il PTC del Parco Agricolo Sud Milano prevede, all'art. 4 (Indirizzi per la pianificazione urbanistica comunale per le aree esterne al parco), che negli strumenti urbanistici comunali si definiscano i parcheggi perimetrali, la viabilità di penetrazione al parco, gli accessi al parco stesso, la continuità dei percorsi e delle piste ciclabili, in coerenza con le previsioni del presente Piano e dei suoi strumenti attuativi.

All'art. 19 (Interventi per la fruizione culturale, ricreativa e sportiva - Piano di settore «Fruizione») si stabilisce che la fruizione del parco da parte del pubblico, in funzione ricreativa, educativa, culturale e sociale, è principale finalità del Piano, subordinatamente alle esigenze di tutela dell'ambiente naturale e di salvaguardia dell'attività agricola. Gli interventi nel settore della fruizione perseguono, tra gli altri, gli obiettivi di: riequilibrio dei flussi e delle utenze all'interno del parco, onde evitare fenomeni di eccessiva concentrazione e di incontrollata diffusione, incompatibili con la difesa dell'ambiente e con l'attività agricola; la fruizione integrata e complementare degli elementi naturali del territorio, esistenti o recuperati, delle attrezzature e delle preesistenze storico – monumentali; la preferenza per attività che comportino la fruizione della natura e dello spazio aperto in modo da estendere l'uso pubblico e promuovere la massima utilizzazione del patrimonio del parco da parte di tutti i cittadini, nel rispetto dei valori dell'ambiente agricolo e naturale. Pertanto, il Piano di settore "Fruizione" definisce, in conformità al PTC, la rete dei parcheggi e dei punti di corrispondenza dei percorsi ciclopedonali ed equestri coi mezzi di trasporto, delle relative attrezzature, dei punti di sosta, delle aree da picnic e di quant'altro necessario per la fruizione pubblica della natura e del paesaggio.

L'art. 43 (Percorsi di interesse storico-paesistico) rimanda alle tavole grafiche del piano, nelle quali sono individuati con apposito simbolo i principali percorsi di origine storica o di particolare interesse per la percezione del paesaggio agrario del parco.

I percorsi segnalati sono parte strutturante del sistema della fruizione del parco; essi sono integrati e dettagliati da un apposito piano di settore, predisposto dall'ente gestore del parco in accordo con gli enti territoriali interessati.

VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VAS AGGIORNAMENTO PGTU di BUCCINASCO - C1915 Il piano di settore prevede il completamento della maglia con il sistema dei percorsi ciclopedonali ed equestri, avvalendosi anche della viabilità rurale (interpoderale) minore, e individua anche eventuali punti di sosta, di ristoro o di parcheggio.

La maglia fondamentale dei percorsi, identificata dal PTC, deve consentire condizioni di sicurezza per il transito di tutti i tipi di veicoli; fanno eccezione le strade alzaie dei navigli e dei canali scolmatori che, per quanto possibile, vanno considerate ciclo-pedonali del parco; nei casi in cui la maglia fondamentale coincida con tratti stradali ad alta densità di traffico, alla sede stradale vanno affiancate piste ciclo-pedonali.

Nella realizzazione di nuovi percorsi di fruizione del parco vanno peraltro integralmente rispettate le caratteristiche locali delle strade, evitando quanto possibile l'asfaltatura di strade sterrate o le rettifiche dei tracciati esistenti.

Si individuano coerenze tra gli obiettivi qui descritti del PTC del Parco Agricolo Sud Milano e gli obiettivi del AgPGTU

- 5. Favorire la mobilità ciclabile
- 6. Il rafforzamento della rete ciclabile e la connessione con quella sovra comunale

MAT	RICE DI COERENZA ESTERNA	OBIETTIVI SPECIFICI DEL PGTU DI BUCCINASCO								
VERTICALE Compatibilità con gli obiettivi del PIANO DI COORDINAMENTO DEL PARCO AGRICOLO SUD MILANO		1. L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE	2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	3. L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	5. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLÀBILE	6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE			
OBJETTIVI DEL PTC PASM	Art. 4 - Indirizzi per la pianificazione urbanistica comunale per le aree esterne al parco - Comma 2, lettera f)					c	С			
	Art. 19 - Interventi per la fruizione culturale, ricreativa e sportiva - Piano di settore "Fruizione" - Comma 2, lettera b)					c	c			
	Art. 43 - Percorsi di interesse storico-paesistico					c	С			

7.2 ANALISI DI COERENZA ESTERNA "ORIZZONTALE"

L'analisi di coerenza esterna "orizzontale" è consistita nel confrontare gli Obiettivi e le Strategie del PGTU con gli Obiettivi e le Strategie definite a livello comunale da due strumenti di pianificazione:

- il Piano di Governo del Territorio (PGT) Variante in itinere
- il Piano di Classificazione Acustica Comunale (PCA)

91

7.2.1 – Il Piano di Governo del Territorio di Buccinasco

Il Piano di Governo del Territorio attualmente vigente affronta anche i temi della mobilità e del traffico, che sono qui analizzati in termini di coerenze con l'Aggiornamento del PGTU.

Le coerenze tra i due strumenti sono di seguito descritte, facendo riferimento ai singoli Obiettivi dell'AgPGTU.

1. L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE

Nel PGT vigente il tema dell'efficienza della rete stradale comunale è complementare agli altri obiettivi evidenziati nel redigendo PGTU. Si può affermare che le tematiche della "gerarchia stradale" o "gerarchizzazione stradale", contenute nel PGT vigente, siano coerenti con l'efficientamento della rete stradale comunale, così come l'orientamento dei flussi del traffico pesante e la moderazione del traffico in generale.

Si evidenzia inoltre la necessità di miglioramento del collegamento degli insediamenti rurali (porzione meridionale del territorio comunale, inserita nel Parco Agricolo Sud Milano) con il resto della città. Le previsioni infrastrutturali tengono conto di quelle sovracomunali contenute nel PTCP (nuova "strada Parco", tra Cavalcavia Giordani e A1 in Comune di Assago; potenziamento, con l'acquisizione di aree private, dell'asse viario Romagna - Archimede sino a via Lomellina e proseguimento della via Meucci nel tratto che va verso via Guido Rossa).

2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ

Nel PGT vigente, dal punto di vista urbanistico, i valori dell'accessibilità sono mantenuti e gestiti attribuendo a ciascuna asta della rete stradale un suo preciso ruolo (tema della gerarchizzazione di cui al punto precedente). In quest'ottica di valorizzazione viene favorita la funzione sociale connessa all'accessibilità, alla conoscenza e, ove possibile, alla fruizione dei luoghi e dei beni, puntando sulla pedonalizzazione e sul miglioramento delle condizioni di sicurezza per i pedoni.

3. L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA

Il tema della sicurezza sulla rete stradale e in generale nell'ambito dell'intera mobilità risente, inevitabilmente, di tutte le misure di carattere progettuale, gestionale e sistemico messe in atto. Il PGT vigente, come anticipato, si basa sulla gerarchizzazione della rete viaria. L'orientamento dei flussi del traffico pesante e la moderazione del traffico, in generale concorrono all'aumento delle

VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VAS AGGIORNAMENTO PGTU di BUCCINASCO - C1915 condizioni di sicurezza, ed analoghe considerazioni possono essere fatte per le altre misure contenute nel PGT, quali la razionalizzazione delle aree per la sosta, la riduzione delle sezioni stradali e le pedonalizzazioni, con anche il completamento della rete ciclopedonale, il miglioramento del servizio pubblico. Parimenti, la riduzione/eliminazione del traffico di attraversamento (ad esempio sull'asse centrale delle vie Emilia, Greppi e Costituzione, traffico di attraversamento che attualmente interessa la direttrice Milano - uscita della Tangenziale Ovest posta a Trezzano sul Naviglio in prossimità della zona produttiva di Buccinasco), misura contenuta nel vigente PGT, contribuisce a migliorare le condizioni di sicurezza. Il PGT vigente prevede inoltre che nei piani di recupero dei nuclei rurali (come Buccinasco Castello e Gudo Gambaredo) siano previsti nuovi tratti viabilistici che evitino l'attraversamento dei borghi, consentendo la pedonalizzazione o limitazioni di accesso degli spazi pubblici centrali. Tali tratti di viabilità potrebbero ricalcare percorsi sterrati già in uso per la viabilità agricola.

4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO, SOSTA E FUNZIONI URBANE, ON MIGLIORAMENTO AMBIENTALE

Le misure e i principi generali sulla mobilità contenuti nel PGT vigente sono stati anticipati:

gerarchizzazione della rete viaria, orientamento dei flussi del traffico pesante, moderazione del traffico in generale, razionalizzazione delle aree per la sosta, riduzione delle sezioni stradali, pedonalizzazioni, completamento della rete ciclopedonale, miglioramento del servizio pubblico. Sul tema della riqualificazione urbana, il PGT vigente evidenzia la possibilità di aumento dei flussi di traffico, con conseguente peggioramento delle condizioni di mobilità, in corrispondenza delle aree dismesse/ambiti di trasformazione dove è previsto il cambio di destinazione d'uso da produttivo/artigianale a residenziale/commerciale. L'avvio di programmi di riqualificazione negli Ambiti di Trasformazione urbana hanno quindi l'obiettivo di sostituire il vecchio e obsoleto tessuto produttivo con un mix funzionale di residenza, artigianale, commerciale, terziario e servizi. Tale mix funzionale ha lo scopo di riqualificare immobili produttivi dismessi, limitando le attività insediabili nei nuovi insediamenti a quelle compatibili con le altre destinazioni insediabili.

Come riqualificazione degli spazi pubblici e dello sviluppo commerciale, il PGTI vigente punta invece al potenziamento e alla valorizzazione del sistema misto commerciale – artigianale/produttivo che caratterizza l'asse costituito da via Lomellina, via Emilia e via Resistenza, e al potenziamento e alla valorizzazione del sistema civico – amministrativo che

caratterizza la via Roma. Il PGT prefigura l'intento di riqualificare il sistema degli spazi pubblici e della strada, intesa come elemento qualificante del tessuto produttivo e misto.

5. FAVORIRE LA MOBILITÀ CICLABILE

Il PGT vigente prevede misure e politiche per favorire la mobilità pedonale e ciclabile.

Il completamento della rete ciclabile comunale, all'interno della più ampia rete ciclopedonale sovracomunale, rappresenta uno degli obiettivi primari del PGT vigente, sui quali si concentra anche l'AgPGTU, con alcune modifiche rispetto alle previsioni progettuali del 2013. Le previsioni progettuali non contemplano solo le infrastrutture ciclopedonali, ma anche gli spazi di servizio (sosta/noleggio) complementari e funzionali, e privilegiano il collegamento tra i centri abitati, gli edifici scolastici e i centri di aggregazione. E' quindi prevista la realizzazione di percorsi di completamento alla già dotata rete ciclopedonale esistente, per permettere il collegamento di tutti i luoghi di interesse ai quartieri, sia residenziali che misti. Tali tracciati sono connessi ai percorsi sovra comunali esistenti in modo da favorire mezzi alternativi al trasporto su gomma negli spostamenti casa-lavoro e nel tempo libero.

Il tema della ciclopedonabilità assume anche valenza paesistico-ambientale, in quanto la realizzazione di itinerari ciclopedonali di interesse paesistico-ambientale consente anche di valorizzare gli elementi di interesse storico-architettonico presenti sul territorio e, in ambito agricolo, conservare e mantenere in buono stato (anche per l'efficiente transito dei mezzi agricoli) la viabilità poderale ed interpoderale, elemento questo caratterizzante il paesaggio agrario. Viene inoltre incentivata la percorribilità ciclopedonale, anche a scopo turistico e più in generale fruitivo, delle aree agricole che ancora presentano visuali di interesse paesaggistico.

A livello locale il completamento del sistema di piste ciclabili è teso a permettere il più possibile un'alternativa all'utilizzo dell'automobile per i piccoli spostamenti.

6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRA COMUNALE

Il PGT vigente prevede misure e politiche per rafforzare la rete ciclabile urbana e connetterla con quella sovracomunale.

Valgono ovviamente in massima parte le considerazioni sopra esposte: il completamento della rete ciclabile comunale, all'interno della più ampia rete ciclopedonale sovracomunale, rappresenta uno degli obiettivi primari del PGT vigente, sui quali si concentra anche il PGTU in corso di aggiornamento, con alcune modifiche rispetto alle previsioni progettuali del 2013.

VERIFICA DI ESCLUSIONE DALLA PROCEDURA DI VAS AGGIORNAMENTO PGTU di BUCCINASCO - C1915 Per quanto riguarda la Variante al Piano di Governo del Territorio, anch'essa in corso di elaborazione, essa si basa su 5 temi:

- 1. rigenerazione urbana
- 2. Mobilità e accessibilità territoriale
- 3. #PianoQuartieri
- 4. Sostenibilità ambientale, rete verde e ciclabilità
- 5. Housing sociale e politiche abitative

Dei 5 temi su cui è impostata la Variante al PGT, 4 trovano elementi di coerenza con gli Obiettivi dell'Aggiornamento del PGTU, come si rileva dalla matrice sotto riportata

MATRICE DI COERENZA ESTERNA		OBIETTIVI SPECIFICI DEL PGTU DI BUCCINASCO								
ATRICE DI COERENZA ESTERNA RIZZONTALE ompatibilità con gli obiettivi della ARIANTE AL PIANO DI GOVERNO DEL ERRITORIO DI BUCCINASCO TEMI DELLA VARIANTE DI PGTU 1. Rigenerazione urbana 2. Mobilità e accessibilità territoriale 3. #PianoQuartieri 4. Sostenibilità ambientale, rete verde e ciclabilità	L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETESTRADALE COMUNALE	IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO , SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE				
TEMI DELLA VARIANTE DI PGTU	1	2.	3, Ľ	4. LA	is .	6. IL RAF				
1. Rigenerazione urbana				С						
2. Mobilità e accessibilità territoriale	c	С			С	C				
3. #PianoQuartieri				С						
4. Sostenibilità ambientale, rete verde e ciclabilità			с	c	c	c				
5. Housing sociale e politiche abitative										

7.2.2 – Il Piano di Classificazione Acustica del Territorio di Buccinasco (PCA)

Obiettivo di un Piano di Classificazione Acustica è mitigare e possibilmente diminuire i livelli di inquinamento acustico, riducendo il numero degli abitanti sottoposti a elevati livelli di rumore. Tale obiettivo si consegue attraverso la zonizzazione acustica e le norme tecniche e/o il regolamento di Piano. Il PCA è quindi soprattutto uno strumento pianificatorio, che tiene però conto dell'assetto urbanistico e viabilistico del territorio, e quindi dei diversi climi acustici che si hanno nelle varie zone del comune.

Il PCA di Buccinasco non prevede interventi di risanamento acustico, e quindi i suoi obiettivi si sostanziano nella riduzione dei livelli di rumore sul territorio in generale, e in particolare nei punti in cui si riscontrano i valori più alti di inquinamento acustico.

Tutti gli obiettivi a favore di una mobilità sostenibile, di una riqualificazione della rete viaria e degli spazi urbani, che porti a una riduzione dei transiti e delle velocità e, infine, gli interventi a favore della mobilità ciclistica, risultano coerenti con l'obiettivo principale del Piano di Classificazione Acustica, come mostra la seguente matrice di coerenza

MATRICE DI COERENZA ESTERNA		OBIETTIV	SPECIFICI	DEL PGTU DI B	UCCINASC	0
VERTICALE Compatibilità con gli obiettivi del PIANO DI CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE DI BUCCINASCO	L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE	IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	NE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE
OBIETTIVI DEL PCA	1. L'AUMENTO DELL'E	2. IL RAFFO	3. L'INCREMEN	4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA DI TRAFFICO , SOSTA E FUNZIONI AMBIEN	5. FAVORIRE L	6. IL RAFFORZAMEN CONNESSIONI
Ridurre i livelli di rumore entro i limiti dati dall'azzonamento acustico				С	С	C

L'analisi di coerenza interna è stata effettuata tramite un doppio confronto:

- tra gli Obiettivi e le Strategie del PGTU di Buccinasco
- tra le Strategie e le Proposte Particolareggiate del PGTU, riportando all'interno della matrice l'indicazione degli Obiettivi coerenti con le Strategie

in ambedue i casi valutando le coerenze secondo gli stessi criteri adottati per le valutazioni di coerenza esterna.

97

La seguente matrice individua le coerenze tra Obiettivi dell'Aggiornamento del PGTU di Buccinasco e le relative Strategie

MATRICE DI COERENZA	OBIETTIVI DEL PGTU DI BUCCINASCO									
INTERNA	100	40	611 ⁹ AV	18th 10 100 state		40 414				
OBIETTIVI DEL PGTU STRATEGIE DEL PGTU	Jugger of the co	2 Settedayage	" Good and of the legal of the		" Ward to the state of the stat	State of the state				
STRATEGIE DEL PGTU	2. SELECTE ST.	2 Office	3. CO.	" Salara Color Paragraphy	# Maga Gera	C String Ban Commercial				
CLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA	c			c						
NUOVA VIABILITÀ ZONA CENTRO SPORTIVO	-¢	C	la de la companya de	c						
PERIMETRAZIONI - Buccinasco "città 30"			c	c	c					
PERIMETRAZIONI - Isole Ambientale (ZRTM)		c	c	c	C					
PERIMETRAZIONI - Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU)				c						
PERIMETRAZIONI - ZTL velcoli peranti		C	c	C						
LA RETE CICLABILE	c	C	c	c	c	c c				
LA REGOLAZIONE DELLA SOSTA				C						

Come si può osservare le coerenze sono multiple per ogni coppia di Obiettivi-Strategie, tranne che per l'Obiettivo 6, il cui ambito comporta una sola, anche se importante, coerenza, con la Rete ciclabile.

La matrice riportata alla pagina seguente mette in relazione le Strategie dell'Aggiornamento del PGTU di Buccinasco, con le Proposte Particolareggiate.

Le coerenze sono state individuate sulla base della descrizione delle Proposte data all'interno della Relazione, ai capitoli 4 e 5.

Nella matrice, sia per la Strategie che per le Proposte, sono poi individuate le coerenze di esse con gli Obiettivi, questi ultimi individuati con i loro numeri di riferimento.

Le coerenze Obiettivi-Strategie sono ovviamente le stesse della matrice presentata al paragrafo precedente.

Si può osservare un elevato livello di coerenza tra le Strategie e le Proposte Particolareggiate.

Nel caso delle 2 Strategie "Perimetrazioni – Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU)" e
"Perimetrazioni – ZTL veicoli pesanti" non vengono individuate delle coerenze specifiche, in
quanto si tratta di interventi che non hanno rapporto diretto con le Proposte Particolareggiate, e
quindi il loro livello di coerenza va valutato solo con gli Obiettivi.

99

MATRICE DI COERENZA INTE	ERNA				STRATEGIE DEL PG	TU DI BUCCINASCO							
PROPOSTE PARTICOLAREGO OBIETTIVI DEL PGTU STRATEGIE DEL PGTU	GIATE	September 1		par de la companya della companya della companya de la companya della companya de	1	11	part of the second	u marin da participado	and the state of t				
OBJETTIVI D	EL PGTU	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6	1 2 3 4 5 6				
l semafori filtro	2 3 4 5	c		c									
Interventi su piazza S. Biagio	1 2 3 4 5	c		c				c	c				
Interventi su via Roma	1 2 3 4 5	c	c	c				c	c				
Interventi su via Lomellina	1 7 3 4 5	c	c	c	c			c					
Interventi su via Lombardia	1 2 3 4 5	c		c	c		CONFERMATA	¢					
Interventi su via Resistenza	1 2 3 4 5	c		с		DA DEFINIRE		c					
Interventi su incrocio Lomellina/Piemonte	1 2 3 4 5 6			c		DA DEFINIRE	LA ZTL DEL PIANO 2013	c					
Protezione scuole Mascherpa	1 2 3 4 5			c	c								
Interventi su via Mantegna	1 2 3 4 5	c		c									
Interventi su via Petrarca	1 2 3 4 5 6	c		С	с			c					
Interventi su via della Costituzione	1 2 3 4 5 6	c											
Progetto del telaio ciclabile	1 2 3 4 5							c					

8. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

La valutazione degli impatti sulle Componenti Ambientali derivanti dall'attuazione del Piano ha riguardato gli Obiettivi, le Strategie e le Proposte Particolareggiate, ed è stata effettuata solo in termini qualitativi.

La valutazione è stata fatta in termini in quanto sia le Strategie che le Proposte Particolareggiate sono conferme o delle minime variazioni, e in alcuni casi delle integrazioni/completamenti, delle e alle Strategie e alle Proposte contenute nel PGTU del 2013.

Le variazioni sulle componenti ambientali appaiono limitate, e di difficile quantificazione, così che anche da questo punto di vista la valutazione di tipo qualitativo appare la scelta più congrua.

Ad ogni possibile impatto è stato quindi associato un simbolo e un cromatismo:

- il simbolo + se l'impatto è positivo, con sfondo verde;
- nessun simbolo e sfondo di colore bianco se non vi è impatto;
- il simbolo se l'impatto è negativo, con sfondo rosso.

La valutazione è stata effettuata mediante due matrici:

- La prima valuta gli impatti delle Strategie di Piano.
- La seconda valuta gli impatti delle Proposte Particolareggiate.

101

8.1 IMPATTI DELLE STRATEGIE

La matrice sotto riportata indica in maniera qualitativa gli impatti legati alle Strategie di Piano.

Come si può osservare gli impatti sono tutti positivi (anche se di limitata entità).

MATRICE DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	FATT	FATTORI AMBIENTALI				
STRATEGIE	POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	QUALITA' DELL'ARIA	RUMORE	PAESAGGIO E BENI AMBIENTALI		
L'AUMENTO DELL'EFFICIENZA DELLA RETE STRADALE COMUNALE		+	+	+		
2. IL RAFFORZAMENTO DELL'ACCESSIBILITÀ	+			+		
3. L'INCREMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA	.+			*		
4. LA RIQUALIFICAZIONE URBANA, IL RIEQUILIBRIO TRA FUNZIONI DI TRAFFICO , SOSTA E FUNZIONI URBANE, IL MIGLIORAMENTO AMBIENTALE	+	+	+	+		
5. FAVORIRE LA MOBILITÀ PEDONALE E CICLABILE	+	*	+	+		
6. IL RAFFORZAMENTO DELLA RETE CICLABILE URBANA E LA CONNESSIONE CON QUELLA SOVRACOMUNALE	+	· +	ı. t	+		

8.2 IMPATTI DELLE PROPOSTE PARTICOLAREGGIATE

La seguente matrice riporta gli impatti determinati dall'attuazione delle Proposte Particolareggiate di Piano.

Si rileva che non vi sono impatti negativi, ma solo positivi, e che la maggior parte delle Proposte determina impatti positivi su più di una componente.

MATRICE DI VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI	FAT	FATTORI AMBIENTALI			
	POPOLAZIONE E SALUTE UMANA	QUALITA' DELL'ARIA	RUMORE	PAESAGGIO E BENI AMBIENTALI	
PROPOSTE PARTICOLAREGGIATE					
CLASSIFICAZIONE DELLA RETE VIARIA	+				
NUOVA VIABILITÀ ZONA CENTRO SPORTIVO	+			4	
PERIMETRAZIONI - Buccinasco "città 30"	**	**	+	+	
PERIMETRAZIONI - Isole Ambientale (ZRTM)	+	*	+	+	
PERIMETRAZIONI - Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU)	+	+	+	+	
PERIMETRAZIONI - ZTL veicoli pesanti	:+:	at	+	+	
LA RETE CICLABILE	+	+	+	*	
LA REGOLAZIONE DELLA SOSTA				+	

9. CONCLUSIONI

La Verifica di Assoggettabilità alla Procedura di VAS dell'Aggiornamento del PGTU di Buccinasco ha evidenziato quanto segue:

- l'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano si configura come una Variante del PGTU del 2013:
- l'Aggiornamento del PGTU è necessario in quanto è in redazione una Variante del Piano di Governo del Territorio, sottoposta a Procedura di VAS;
- quanto proposto neall'Aggiornamento del PGTU sono delle conferme, delle limitate integrazioni e/o dei completamenti di quanto previsto nel PGTU del 2013, con poche e limitate variazioni;
- per quanto sopra scritto le componenti ambientali interessate dal Piano sono soltanto 4:
 Popolazione e Salute Umana; Aria componente Qualità; Aria componente Rumore;
 Paesaggio e Beni Ambientali;
- gli Obiettivi dell'Aggiornamento del PGTU si mostrano pienamente coerenti con gli
 Obiettivi dei Piani sovraordinati coerenza esterna verticale;
- gli Obiettivi dell'Aggiornamento del PGTU si mostrano coerenti con le Proposte e i Temi del Piano di Governo del Territorio e della sua Variante (in corso di redazione) - coerenza esterna orizzontale;
- gli Obiettivi dell'Aggiornamento del PGTU si mostrano coerenti con gli Obiettivi del Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale – coerenza esterna orizzontale;
- si rilevano coerenti tra loro gli Obiettivi, le Strategie e le Proposte Progettuali dell'Aggiornamento del PGTU – coerenza interna
- gli impatti sulle Componenti Ambientali associati alle Strategie e alla Proposte Progettuali sono tutti positivi, ma di limitata entità rispetto a quelli associabili al PGTU del 2013, e difficilmente quantificabili. Essi quindi sono valutabili solo in termini qualitativi;
- le caratteristiche delle Proposte Progettuali sono tali che non sono individuabili alternative significative, tali da determinare differenze apprezzabili negli impatti;

Stante le risultanze della Verifica e le considerazioni sopra riportate si perviene alla proposta conclusiva che, come previsto dalle norme in materia, l'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano di Buccinasco, per il suo carattere di variante avente portata e impatto limitati, considerando esaurita la fase di valutazione con la presente Verifica, non venga sottoposto a Procedura di Valutazione Ambientale Strategica.

105