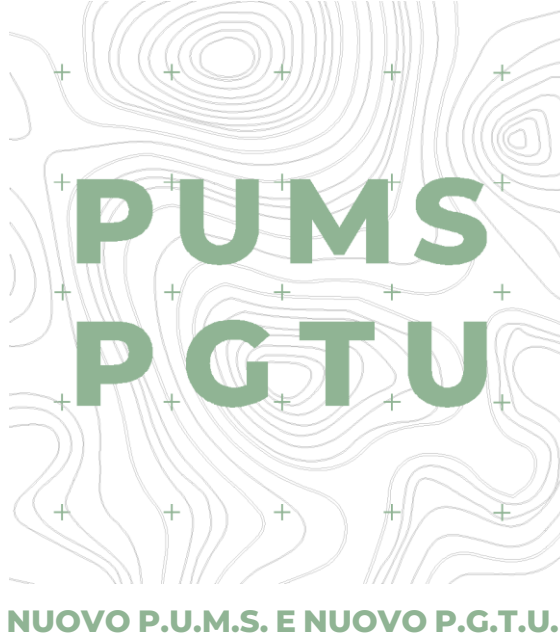




**Comune di
Bovisio Masciago**
PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA



SINTESI NON TECNICA

VAS - Valutazione Ambientale Strategica

**PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE (P.U.M.S.) COMPENSIVO DEL
PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (P.G.T.U.)**

/ Revisione 0.0 / Novembre 2025 /

ADOZIONE con Deliberazione del Consiglio Comunale n..... del/...../.....

APPROVAZIONE con Deliberazione del Consiglio Comunale n..... del/...../.....



Comune di Bovisio
Masciago

Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il presente documento costituisce la sintesi non tecnica della VAS del PUMS e del PGTU del comune di Bovisio Masciago

Sindaco

Giovanni Sartori

Area Tecnica

Autorità competente:

Geom. Danilo Castellini

Autorità procedente:

Dirigente Comandante Area Sicurezza, Vigilanza e Demografici: **Dott. Paolo Borgotti**

Con il supporto tecnico di:



STUDIO TECNICO CASTELLI S.R.L.

P.I./C.F. 02426270126

Via Monteggia, 38

21014 – Laveno Mombello (VA)

Off: +39 0332 651693

info@studiotecnicocastelli.eu

info@pec.studiotecnicocastelli.eu

dr Giovanni Castelli

Responsabile del progetto

Arch. Davide Binda

Arch. Letizia Mariotto

Arch. Annalisa Marzoli



REDAS ENGINEERING

Via Artigianelli, 4

20900 - Monza

Off: +39 039 365158

info@redasengineering.it

SOMMARIO

PREMESSA.....	4
/ 1. QUADRO NORMATIVO	5
/1.1 La Valutazione Ambientale Strategica.....	5
/1.2 Normativa comunitaria	6
/1.3 Normativa nazionale	6
/1.4 Normativa regionale	7
/1.5 Altri riferimenti normativi	8
/1.6 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)	9
/ 2. IL PERCORSO METODOLOGICO	10
/2.1 Lo schema	10
/ 2.1.1. Fase 0 - Preparazione.....	11
/ 2.1.2. Fase 1 – Orientamento	11
/ 2.1.3. Fase 2 – Elaborazione e redazione	12
/ 2.1.4. Fase 3 – Adozione e Approvazione	12
/ 2.1.5. Fase 4 - Attuazione e gestione	12
/ 2.1.6. Soggetti del procedimento.....	12
/ 2.1.7. Confronto e partecipazione	14
/ 3. IL PROCESSO PARTECIPATIVO	15
/ 4. OBIETTIVI E FINALITÀ DELLA PROPOSTA DI PUMS	16
/4.1 Obiettivi	16
/4.2 Strategie.....	16
/ 5. ANALISI DI COERENZA ESTERNA.....	17
/5.1 Coerenza con gli obiettivi del sistema territoriale metropolitano del PTR.....	17
/5.2 Coerenza con gli obiettivi del PRMT.....	19
/5.3 Coerenza con gli obiettivi del PRMC	21
/5.4 Coerenza con gli obiettivi del PRIM.....	23
/5.5 Coerenza con gli obiettivi del PTCP di Monza e Brianza.....	27
/5.6 Coerenza con gli obiettivi del PUMS di Monza e Brianza	30
/ 6. ANALISI DI COERENZA INTERNA.....	32
/6.1 Azioni di piano.....	32
/6.2 Coerenza interna.....	35
/ 7. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE	37
/7.1 Valutazione delle azioni di Piano.....	38
/ 8. IL SISTEMA DI MONITORAGGIO	39



PREMESSA

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica che le città utilizzano per organizzare e migliorare la mobilità urbana in modo sostenibile, ponendo l'attenzione sull'ambiente, sulla qualità della vita e sull'equità sociale.

Le azioni individuate sono finalizzate a migliorare il sistema della mobilità, a ridurre le emissioni nocive e climalteranti in atmosfera, a ridurre le emissioni acustiche e a contenere i consumi.

Il comune di Bovisio Masciago, con Delibera di Giunta Comunale n. 17 del 20 febbraio 2025, ha avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) per il PUMS, in conformità con le normative italiane e regionali. Questo processo mira a valutare gli impatti ambientali delle proposte di mobilità e a garantire la sostenibilità del piano.

Il presente documento rappresenta la Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del comune di Bovisio Masciago.



/1. QUADRO NORMATIVO

/1.1 La Valutazione Ambientale Strategica

In sintesi la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è definita nel Manuale UE¹, come:

“Il processo sistematico inteso a valutare le conseguenze sul piano ambientale delle azioni proposte politiche, piani o iniziative nell’ambito di programmi ai fini di garantire che tali conseguenze siano incluse a tutti gli effetti e affrontate in modo adeguato fin dalle prime fasi del processo decisionale, sullo stesso piano delle considerazioni di ordine economico e sociale”.

In tal modo la tematica ambientale ha assunto un valore primario e un carattere di assoluta trasversalità nei diversi settori oggetto dei piani di sviluppo attuativi delle politiche comunitarie e con preciso intento di definire strategie settoriali e territoriali capaci di promuovere lo sviluppo sostenibile.

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è quindi un processo sistematico di valutazione delle conseguenze ambientali di piani e programmi destinati a costituire il quadro di riferimento di attività di progettazione puntuale. Essa, in particolare, risponde all’ esigenza, sempre più sentita tanto a livello europeo quanto a livello nazionale, di considerare, nella promozione di politiche, piani e programmi, anche i possibili impatti ambientali delle attività umane, con un approccio che non soltanto si preoccupi della salvaguardia ambientale ex post, ma soprattutto miri ad incidere ex ante sulle scelte economiche e sociali.

L’articolo 4 della Legge Regionale 16 Marzo 2005 N. 12, denominata “Legge per il governo del territorio”, definisce che *“Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare elevato livello di protezione ambientale, la Regione e gli enti locali, nell’ambito dei procedimenti di elaborazione ed approvazione dei piani e dei programmi di cui alla direttiva 2001/42/CEE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 Giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull’ambiente e successivi atti attuativi, provvedendo alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall’attuazione dei predetti piani e programmi”.*

La stessa direttiva Comunitaria stabilisce all’art 2 in cosa consiste la Valutazione Ambientale: *“..si intende l’elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento di consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell’iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione”.*

Da questo si evince che il processo di VAS è ben diverso dalla Valutazione di Impatto Ambientale dei progetti in quanto processo sistematico di valutazione. La VAS non è intesa infatti come strumento di aiuto alla decisione.

Il concetto chiave che sta a monte dell’introduzione della VAS è quello dello sviluppo sostenibile, cioè uno sviluppo che coniughi economia, società e ambiente senza che nessuno dei tre prevarichi sugli altri.

¹ Commissione Europea, DGXI Ambiente (1998), Manuale per la valutazione ambientale dei piani di sviluppo e dei programmi di Fondi Strutturali dell’Unione Europea

Altro punto saliente della VAS è la partecipazione, avente lo scopo di allargare il novero delle conoscenze utili e rende possibile la partecipazione dei soggetti interessati.

In sintesi il processo di VAS sarà teso ad assicurare che gli effetti derivanti da piani proposti:

- siano identificati;
- valutati;
- sottoposti alla partecipazione del pubblico;
- presi in considerazione dai decisori;
- monitorati durante la realizzazione del piano o programma.

/1.2 Normativa comunitaria

Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001 del Parlamento europeo e del Consiglio concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente.

/1.3 Normativa nazionale

Legge n. 142 del 21 settembre 2022 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 9 agosto 2022, n. 115, recante misure urgenti in materia di energia, emergenza idrica, politiche sociali e industriali) che ha modificato il d.lgs 152/06 con l'introduzione dell'art. 27 ter (Procedimento Autorizzatorio Unico Accelerato Regionale per settori di rilevanza strategica - PAUAR), il quale prevede la riduzione dei tempi della procedura di verifica di assoggettabilità a VAS che precede il PAUAR e l'integrazione della procedura di VAS nel PAUAR.

Legge n. 233 del 29 dicembre 2021 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 6 novembre 2021, n. 152, recante disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose) che ha introdotto modifiche significative agli artt. 12, 13, 14, 15 del d.lgs. n. 152 del 2006 che impattano anche sui tempi della procedura di VAS.

Legge n. 108 del 29 luglio 2021 (Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2021, n. 77, recante governance del Piano nazionale di ripresa e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure) che ha apportato modifiche agli artt. 12, 13, 14, 18 del d.lgs. n. 152 del 2006.

Linee guida per la predisposizione della Sintesi non Tecnica del Rapporto Ambientale (art. 13 comma 5, D.lgs. 152/2006).

Decreto Legislativo 16 giugno 2017, n.104

Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114.

Legge 3 maggio 2016, n. 79

Ratifica ed esecuzione dei seguenti accordi in materia ambientale: a)....; f) Protocollo sulla valutazione ambientale strategica alla Convenzione sulla valutazione dell'impatto ambientale in un contesto transfrontaliero, fatta ad Espoo il 25 febbraio 1991, fatto a Kiev il 21 maggio 2003.

Legge 12 luglio 2011, n. 106

Conversione in legge, con modificazioni, del decreto legge 13 maggio 2011, n. 70 Semestre Europeo - Prime disposizioni urgenti per l'economia

Decreto Legislativo 29 giugno 2010, n. 128

Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale, a norma dell'articolo 12 della legge 18 giugno 2009, n. 69

Decreto Legislativo n. 4 del 16 gennaio 2008

Ulteriori disposizioni correttive e integrative del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale.

Decreto Legislativo n. 152 del 3 aprile 2006

Norme in materia ambientale.

/1.4 Normativa regionale

L.R. n. 12 del 11 marzo 2005 e s.m.i.

Legge per il governo del territorio.

D.C.R. n. VIII/351 del 13 marzo 2007

Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi (Art. 4, comma 1, L.R. n.12 del 11 marzo 2005).

D.G.R. n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007

Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi – VAS.

D.G.R. n. 8/7110 del 18 aprile 2008

Valutazione ambientale di piani e programmi - VAS. Ulteriori adempimenti di disciplina in attuazione dell'art. 4 della legge regionale n.12 del 11 marzo 2005 “Legge per il governo del territorio” e degli “Indirizzi generali per la valutazione ambientale dei piani e programmi” approvati con Deliberazione del Consiglio Regionale 13 Marzo 2007.

D.G.R. n. 8/10971 del 30 dicembre 2009

Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art. 4, l.r. n. 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.

D.G.R. n. 9/761 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) – 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.

Sono stati approvati i modelli metodologici procedurali e organizzativi della VAS (Allegato 1 Modello generale e Allegati 1a - 1s Modelli di determinati piani e programmi).

Decreto n. 13071 del 14 dicembre 2010

Circolare regionale "L'applicazione della valutazione ambientale di piani e programmi - VAS nel contesto comunale".

D.G.R. n. XI/2667 del 2019

Criteri per il coordinamento delle procedure di valutazione ambientale strategica (VAS) - valutazione di incidenza (VINCA) - verifica di assoggettabilità a VIA negli accordi di programma a promozione regionale comportanti variante urbanistica/territoriale (art. 4, c. 1, l.r. 12/2005), in attuazione del programma strategico per la semplificazione e la trasformazione digitale lombarda.

Con questa delibera viene abrogato l'Allegato 2 (Raccordo tra VAS – VIA – VIC) della d.g.r. n. 6420 del 2007.

/1.5 Altri riferimenti normativi

Direttiva 2003/35/CE del 26 maggio 2003 - Partecipazione del pubblico nell'elaborazione di taluni piani e programmi in materia ambientale e modifica delle direttive del Consiglio 85/377/CEE e 96/61/CE relativamente alla partecipazione del pubblico e all'accesso alla giustizia.

Direttiva 92/43/CEE del Consiglio del 21 maggio 1992

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche.

Direttiva 2003/4/CE del Consiglio del 28 gennaio 2003

Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio sull'accesso del pubblico all'informazione ambientale.



/1.6 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

La norma di riferimento del PUMS è il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 agosto 2017 n. 397 recante “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257” (poi modificato con DM 396 del 28 agosto 2019).

Il decreto ha l’obiettivo di favorire l’applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile su tutto il territorio nazionale.

L’allegato 1 del Decreto summenzionato definisce che *“Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all’area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l’efficacia e l’efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l’assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.*

Il nuovo approccio alla pianificazione strategica della mobilità urbana assume come base di riferimento il documento «Guidelines. Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan» (Linee Guida ELTIS), approvato nel 2014 dalla Direzione generale per la mobilità e i trasporti della Commissione europea ed è in linea con quanto espresso dall’allegato «Connettere l’Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture» al Documento di economia e finanza 2017.”

In esso vengono definite le procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano della mobilità sostenibile, mentre l’Allegato 2 contiene le indicazioni inerenti agli obiettivi da perseguire e le strategie e le azioni da sviluppare.

Il DM Infrastrutture e Trasporti n. 396 del 28.08.2019 modifica ed integra il DM n. 397/2017, da un lato per quanto concerne la declinazione dei macro-obiettivi minimi obbligatori dei PUMS e, dall’altro, prevedendo la soppressione della scadenza per l’adozione del PUMS da parte degli enti di area vasta.

Infine la seconda edizione delle “Linee Guida per sviluppare e implementare un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile” (elaborate da ELTIS per la Direzione Generale Mobilità e Trasporti della Commissione Europea e presentate ufficialmente alla Conferenza CIVITAS a Graz il 02.10.2019) definisce i principi alla base del concetto di PUMS, suggerendo la collaborazione tra diverse Amministrazioni e la condivisione degli obiettivi come la chiave per una pianificazione della mobilità efficace e sostenibile nel tempo.



/2. IL PERCORSO METODOLOGICO

/2.1 Lo schema

La Valutazione Ambientale del PUMS e del PGU sarà articolata secondo il processo metodologico procedurale di seguito riportato, e coerente con quanto disposto dalla DGR VIII/6420, aggiornata dalla DGR IX-761 del 10/11/2010 (Allegato 1). Il processo sarà così articolato:

Fase del P/P	Processo di P/P	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0. 2 Incarico per la stesura del P/P P0. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0. 1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 Orientamento	P1. 1 Orientamenti iniziali del P/P	A1. 1 Integrazione della dimensione ambientale nel P/P
	P1. 2 Definizione schema operativo P/P	A1. 2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1. 3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'autorità procedente su territorio e ambiente	A1. 3 Verifica delle presenza di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
Conferenza di valutazione	avvio del confronto	
Fase 2 Elaborazione e redazione	P2. 1 Determinazione obiettivi generali	A2. 1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2. 2 Costruzione scenario di riferimento e di P/P	A2. 2 Analisi di coerenza esterna
	P2. 3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2. 3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori A2.4 Valutazione delle alternative di P/P e scelta di quella più sostenibile A2. 5 Analisi di coerenza interna A2. 6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2. 7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto)
	P2. 4 Proposta di P/P	A2. 8 Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
	messa a disposizione e pubblicazione su web (sessanta giorni) della proposta di P/P, di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati invio Studio di incidenza (se previsto) all'autorità competente in materia di SIC e ZPS	
Conferenza di valutazione	valutazione della proposta di P/P e del Rapporto Ambientale Valutazione di incidenza (se prevista): acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta	

PARERE MOTIVATO <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>		
Fase 3 Adozione Approvazione <i>Schema di massima in relazione alle singole tipologie di piano</i>	3.1	ADOZIONE • P/P • Rapporto Ambientale • Dichiarazione di sintesi
	3.2	DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / TRASMISSIONE Deposito presso i propri uffici e pubblicazione sul sito web sivas di: P/P, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni. Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale. Pubblicazione sul BURL della decisione finale
	3.3	RACCOLTA OSSERVAZIONI
	3.4	Controdeduzioni alle osservazioni pervenute, a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione.
	PARERE MOTIVATO FINALE <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>	
	3.5	Aggiornamento degli atti del P/P in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni. APPROVAZIONE • P/P • Rapporto Ambientale • Dichiarazione di sintesi finale
	3.6	Deposito degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione
Fase 4 Attuazione gestione	P4.1	Monitoraggio dell'attuazione P/P
	P4.2	Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti
	P4.3	Attuazione di eventuali interventi correttivi
	A4.1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica	

I vari momenti dei processi (costruzione del piano / procedura di Vas) sono scanditi allo scopo di garantire la trasparenza e la partecipazione, che sono gli obiettivi fondamentali di questo procedimento.

11

Sunto delle singole fasi:

/2.1.1. Fase 0 - Preparazione

La fase di preparazione prevede le procedure volte all'affidamento degli incarichi funzionali allo sviluppo del piano.

/2.1.2. Fase 1 – Orientamento

La fase di orientamento coincide con una serie di attività preliminari alla elaborazione del Rapporto Ambientale. La sintesi di tali attività si riassume nel documento di scoping attraverso il quale si concretizza il momento di confronto con i soggetti competenti in materia ambientale ed il pubblico.

Da questa fase in poi l'attuazione del confronto pubblico investe tutto il percorso di elaborazione del PUMS così come tutti i passaggi della procedura di VAS. L'importanza della fase di orientamento è evidenziata anche dalla necessità di creare un substrato conoscitivo affinché il confronto possa essere efficiente fin da subito.

La fase di orientamento si conclude con l'avvio del confronto tra tutti i soggetti coinvolti. Nella Conferenza di valutazione viene presentato il documento di scoping al fine sia di condividere lo schema operativo dell'elaborazione del PUMS che di interagire in modo diretto e funzionale con i soggetti competenti in materia ambientale ed il pubblico.

/2.1.3. Fase 2 – Elaborazione e redazione

Questa fase rappresenta il momento più delicato nello sviluppo del piano, in quanto gli elementi emersi nella fase di orientamenti devono essere elaborati al fine di delineare lo scenario di riferimento in cui inserire il PUMS ossia la stima dell'evoluzione temporale del contesto e delle variabili che lo descrivono.

In questa fase la VAS si intreccia allo sviluppo vero e proprio del PUMS, integrando gli obiettivi e le modalità operative per il loro raggiungimento, con le valutazioni degli impatti sulle componenti ambientali, la valutazione delle strategie e delle possibili alternative per la correzione degli impatti negativi.

Una prima azione da interpretare è l'analisi dello stato di fatto e la valutazione dello scenario zero (T0), ossia quello scenario che si avrebbe senza che azioni diverse da quelle già in atto vengano intraprese.

La fase di elaborazione e redazione si articola quindi attraverso l'analisi di coerenza esterna, la stima degli effetti ambientali attesi, la valutazione delle alternative di piano, l'analisi di coerenza interna, la progettazione del sistema di monitoraggio, per concludersi con la proposta di Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica parallelamente alla proposta di piano e il deposito delle stesse.

/2.1.4. Fase 3 – Adozione e Approvazione

Il piano e il Rapporto Ambientale elaborati nella fase precedente vengono messi a disposizione delle Autorità competente in materia Ambientale e del pubblico. Vengono quindi raccolte le osservazioni per permettere un'ampia condivisione dei documenti realizzati.

12

/2.1.5. Fase 4 - Attuazione e gestione

Ultima fase è quella di adozione e di gestione attraverso il monitoraggio degli impatti che la sua attivazione provocherà sull'ambiente. Durante questa fase prevista anche nel Rapporto Ambientale sono pianificate operazioni periodiche di controllo dell'attuazione del piano in modo da intervenire con azioni correttive nel caso in cui si manifestino effetti indesiderati.

/2.1.6. Soggetti del procedimento²

Il presente capitolo definisce i soggetti coinvolti nel processo di VAS, in linea con le definizioni della direttiva comunitaria ed i criteri di cui al 351/07, il tutto assunto con provvedimento deliberativo di giunta comunale n.75 del 26.02.2025.

SOGGETTI	DEFINIZIONI	RAPPRESENTANTI
Autorità procedente	Pubblica amministrazione che attiva le procedure di redazione e di valutazione del piano	Dott. Paolo Borgotti , Comandante Dirigente dell'Area Sicurezza, Vigilanza e Demografici
Autorità competente per la VAS	Autorità con compiti di tutela e valorizzazione ambientale dotata di adeguato grado di autonomia e competenze in	Geom. Danilo Castellini , Area Gestione del Territorio – servizi di Pianificazione Urbanistica

² I soggetti sopra indicati potranno essere integrati /perfezionati a discrezione dell'autorità procedente.

	materia di tutela e valorizzazione ambientale sviluppo sostenibile.	
Estensore del Piano	Soggetto incaricato dalla PA proponente di elaborare la documentazione tecnica del PUMS	Redas Engineering SRL
Estensore del Rapporto Ambientale	Soggetto incaricato per lo sviluppo del processo di VAS	Studio Tecnico Castelli SRL
Soggetti Competenti in materia ambientale	Strutture pubbliche competenti in materia ambientale e della salute per livello istituzionale	- Regione Lombardia: D.G. Ambiente e Clima - A.R.P.A. - Azienda Regionale per la Protezione dell'Ambiente della Lombardia - ATS Brianza - Enti gestori delle aree regionali protette: Consorzio del Parco Regionale delle Groane e Parco Locale di interesse sovra-comunale "GruBria" - Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di Milano - Soprintendenza per i beni archeologici - Autorità di bacino distrettuale del fiume Po - Agenzia Interregionale per il Fiume Po (AIPO)
Enti territoriali competenti	Enti territorialmente interessati a vario titolo ai potenziali effetti derivanti dalle scelte del PUMS	- Regione Lombardia - Direzione Generale Territorio e Protezione civile - Direzione Generale Agricoltura, Alimentazione e Sistemi Verdi - Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile - Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Lombardia – Segreteria regionale - ERSAF - Provincia di Monza e Brianza Settore Pianificazione Territoriale - Comuni contermini - Comando Regione Carabinieri Forestale Lombardia
Pubblico	Singoli cittadini e associazioni di categoria e di settore	- Singoli, che verranno informati tramite affissione dell'avviso - Associazioni e gruppi portatori di interessi generali sul territorio comunale che verranno informati tramite PEC e/o raccomandata / notifica - Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale - Associazioni culturali, sportive, sociali e di protezione civile nelle diverse articolazioni presenti sul territorio comunale - Associazioni di categoria imprenditoriale - Autorità d'Ambito Territoriale Ottimale - Ente gestore del sistema fognario, Brianzacque - Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia - Gruppo TRENORD - ANAS spa Struttura territoriale Lombardia - CONCEDEnte: CONCESSIONI AUTOSTRADALI LOMBARDE – C.A.L. S.p.A. - CONCESSIONARIA: Autostrada Pedemontana Lombarda spa

		- CONTRAENTE GENERALE: PEDELOMBARDA NUOVA S.C.p.A. - Pim - Agenzia Innova21 per lo sviluppo sostenibile - WWF Groane - Camera di Commercio di Monza e Brianza - F.A.I. Monza e Brianza - Comitato per l'Ambiente - CAI Lombardia
--	--	---

/ 2.1.7. Confronto e partecipazione

Nell'esprimere l'esigenza di un approccio teso alla trasparenza ed alla condivisione delle scelte pianificatorie, il quadro normativo di riferimento, dal livello comunitario a quello regionale, evidenzia il duplice profilo rispetto al quale la formazione del piano e la sua contestuale valutazione ambientale sono chiamate a sviluppare il processo decisionale partecipato: da un lato la sfera dei confronti, dei contatti propedeutici e lo scambio di informazioni con gli Enti territoriali coinvolti e le autorità competenti in materia ambientale, configurabile propriamente come il livello della consultazione istituzionale, la quale assume come sede più specifica per le proprie attività la Conferenza di Valutazione; dall'altro, l'insieme delle azioni di comunicazione, informazione, raccolta di pareri, istanze ed opinioni attraverso cui è chiamato ad attuarsi in forma più generalizzata il coinvolgimento delle diverse componenti della cittadinanza e della popolazione (rappresentanze socio-economiche, portatori di interessi, organizzazioni non istituzionali, ecc.), e che può essere assunto come il livello della partecipazione del pubblico.

L'insieme dei due livelli di partecipazione, con le rispettive azioni ed iniziative (alcune differenziate, altre comuni), costituisce a sua volta il processo di partecipazione integrato nel piano che la stessa LR 12/2005 auspica venga posto in atto.

14

Il percorso di partecipazione pubblica potrà prevedere il coinvolgimento della cittadinanza e dei portatori di interessi attraverso le seguenti iniziative:

- incontri di carattere informativo generale;
- incontri di confronto diretto con i rappresentanti delle categorie economiche, socioculturali e ricreative;
- incontri di approfondimento specifico (focus groups) con le parti della cittadinanza più direttamente coinvolte da alcune tematiche chiave del nuovo strumento urbanistico.



/ 3. IL PROCESSO PARTECIPATIVO

Le Linee Guida europee per la redazione dei PUMS indicano tra i principi cardine l'adozione di un approccio inclusivo e partecipativo, che assicuri il coinvolgimento strutturato di cittadini e stakeholder locali in tutte le fasi della pianificazione. La partecipazione è concepita come strumento di supporto all'efficacia delle strategie, poiché consente di integrare contributi contestualizzati e di arricchire il quadro conoscitivo e progettuale. Considerato che la mobilità sostenibile richiede non solo interventi infrastrutturali e di servizio, ma anche modifiche negli stili di vita, i processi di consultazione pubblica favoriscono l'attivazione di risorse diffuse e la condivisione di responsabilità a livello territoriale.

Una prima indagine online, rivolta ai residenti di Bovisio Masciago e secondariamente a quelli dei comuni limitrofi, ha raccolto informazioni relative alle abitudini di spostamento, alla frequenza e motivazione dei viaggi, alle scelte modali e ai fattori che le influenzano. I dati emersi costituiscono un contributo fondamentale per definire vision, obiettivi e misure del PUMS, partendo da una base conoscitiva fondata sulle reali percezioni e comportamenti della cittadinanza.

Parallelamente è stata svolta un'indagine su strada, finalizzata a rilevare i flussi veicolari in ingresso alla città. Questa rilevazione, realizzata con l'assistenza delle Forze dell'Ordine, si è articolata su sette giornate e ha previsto interviste dirette agli occupanti dei veicoli in sei sezioni stradali per circa tre ore ciascuna. Sono stati raccolti dati relativi al profilo dell'intervistato, alla composizione del veicolo, all'origine e destinazione dello spostamento, agli orari, alla motivazione e alla frequenza del viaggio. Queste informazioni risultano fondamentali per comprendere le dinamiche di attraversamento e calibrare modelli di traffico.

Infine, è stata realizzata un'indagine specifica rivolta alle famiglie con figli iscritti agli istituti scolastici del Comune, comprendendo nidi, scuole dell'infanzia, primarie e secondaria di primo grado. Il questionario ha indagato le modalità di accompagnamento e rientro da scuola, i motivi del ricorso all'auto, i tempi medi di percorrenza, il livello di soddisfazione dell'organizzazione familiare, nonché l'interesse verso soluzioni alternative come scuolabus e pedibus. Sono stati inoltre raccolti suggerimenti e proposte utili a migliorare la sicurezza e l'efficienza degli spostamenti scolastici, anche in un'ottica di riduzione del traffico nelle fasce orarie critiche.

Nel loro insieme, queste indagini hanno consentito di costruire un quadro conoscitivo completo, partecipato e fortemente radicato nella realtà locale, rappresentando un punto di partenza solido per orientare le scelte strategiche del Piano.



/ 4. OBIETTIVI E FINALITÀ DELLA PROPOSTA DI PUMS

/4.1 Obiettivi

AREA DI INTERESSE	MACRO-OBIETTIVO
A) Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	a.1) Miglioramento del TPL a.2) Riequilibrio modale della mobilità a.3) Riduzione della congestione a.4) Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci a.5) Miglioramento dell'integrazione tra il sistema della mobilità e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici) a.6) Miglioramento della qualità dello spazio stradale e urbano
B) Sostenibilità energetica ed ambientale	b.1) Riduzione del consumo di carburanti tradizionali b.2) Miglioramento della qualità dell'aria b.3) Riduzione dell'inquinamento acustico
C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1) Riduzione dell'incidentalità c.2) Diminuzione sensibile del numero generale di incidenti con morti e feriti c.3) Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti c.4) Diminuzione sensibile del numero di incidenti con morti e feriti tra l'utenza debole
D) Sostenibilità socio-economica	d.1) Miglioramento dell'inclusione sociale d.2) Aumento della soddisfazione della cittadinanza d.3) Aumento del tasso di occupazione d.4) Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)
S) Obiettivi specifici del PUMS di Bovisio Masciago	s.1) Incremento della rete di piste ciclabili s.2) Incremento e diversificazione della sosta regolamentata s.3) Ridurre la sosta irregolare s.4) Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta

16

/4.2 Strategie

Le strategie individuate nel PUMS rappresentano l'insieme degli interventi mirati a tradurre gli obiettivi generali e specifici del Piano in azioni concrete sul territorio.

- Strategia 1) Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana;
- Strategia 2) Introduzione di misure di moderazione del traffico;
- Strategia 3) Riduzione del traffico di attraversamento
- Strategia 4) Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali;
- Strategia 5) Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell'arredo urbano;
- Strategia 6) Istituzione di nuove zone scolastiche;
- Strategia 7) Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile;
- Strategia 8) Riorganizzazione e implementazione dei cicloparcheggi pubblici
- Strategia 9) Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali;
- Strategia 10) Ridefinizione della sosta con istituzione di spazi delimitati e regolamentati;
- Strategia 11) Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus;
- Strategia 12) Introduzione del trasporto pubblico a chiamata e di corsie preferenziali;
- Strategia 13) Installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici;
- Strategia 14) Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.

/ 5. ANALISI DI COERENZA ESTERNA

/5.1 Coerenza con gli obiettivi del sistema territoriale metropolitano del PTR

La metodologia utilizzata per l'analisi di coerenza prevede un confronto a coppie tra gli obiettivi, mediante matrici a doppia entrata, in cui i gradi di interazione sono espressi qualitativamente attraverso le classi illustrate dalla tabella seguente.

Piena coerenza	++
Coerenza potenziale, incerta e/o parziale	+
Incoerenza potenziale, incerta e/o parziale	-
Incoerenza	--
Non pertinente	0

COERENZA FRA OBIETTIVI DEL SISTEMA TERRITORIALE METROPOLITANO E PUMS						
Strategie PTR	OB-A	OB-B	OB-C	OB-D	OB-S	Strategie presenti nel PUMS
ST1.1 <i>Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale</i>	++	++	0	0	+	- Introduzione di misure di moderazione del traffico - Riduzione del traffico di attraversamento - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali - Istituzione di nuove zone scolastiche - Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile - Installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici - Promozione politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione
ST1.2 <i>Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale;</i>	++	++	+	+	++	- Introduzione di misure di moderazione del traffico; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell'arredo urbano; - Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei cicloparcheggi pubblici - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali; - Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
ST1.3 <i>Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità;</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
ST1.4 <i>Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia;</i>	++	0	+	0	0	- Riorganizzazione e implementazione dei cicloparcheggi pubblici; - Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus; - Introduzione del trasporto pubblico a chiamata e di corsie preferenziali;
ST1.5 <i>Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali europee;</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente

ST1.6 Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili;	++	+	+	0	++	- Riduzione del traffico di attraversamento; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei cicloparcheggi pubblici; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali; - Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus; - Introduzione del trasporto pubblico a chiamata e di corsie preferenziali; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
ST1.7 Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio;	++	0	0	++	++	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell'arredo urbano; - Istituzione di nuove zone scolastiche; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali; - Ridefinizione della sosta con istituzione di spazi delimitati e regolamentati;
ST1.8 Riorganizzare il sistema del trasporto merci;	0	0	0	0	0	Non pertinente
ST1.9 Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza;	0	0	0	0	0	Non pertinente
ST1.10 Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio;	++	0	0	++	+	- Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell'arredo urbano;
ST1.11 POST EXPO - Creare le condizioni per la realizzazione ottimale del progetto di riqualificazione delle aree dell'ex sito espositivi e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio	0	0	0	0	0	Non pertinente

Dall'analisi sopra riportata si evince che:

- vi è una sostanziale coerenza tra obiettivi del Piano e gli obiettivi del sistema territoriale Metropolitano;
- nell'ultima colonna della tabella di analisi si evidenzia come il Piano risulta già corredato delle necessarie azioni volte al perseguimento e controllo degli obiettivi relativi al Sistema Territoriale.

/5.2 Coerenza con gli obiettivi del PRMT

La metodologia utilizzata per l'analisi di coerenza prevede un confronto a coppie tra gli obiettivi, mediante matrici a doppia entrata, in cui i gradi di interazione sono espressi qualitativamente attraverso le classi illustrate dalla tabella seguente.

Piena coerenza	++
Coerenza potenziale, incerta e/o parziale	+
Incoerenza potenziale, incerta e/o parziale	-
Incoerenza	--
Non pertinente	0

COERENZA FRA OBIETTIVI DEL PRMT E PUMS							
Obiettivi PRMT	Strategie PRMT	OBA	OB-B	OBC	OB-D	OBS	Strategie presenti nel PUMS
Migliorare i collegamenti della Lombardia su scala nazionale e internazionale e: la rete primaria	1. Accompagnare il percorso di sviluppo dei collegamenti ferroviari di valenza nazionale e internazionale 2. Adeguare e completare la rete autostradale 3. Supportare il potenziamento del sistema aeroportuale lombardo, favorendo lo sviluppo di Malpensa come aeroporto di riferimento per il nord Italia	0	0	0	0	0	
Migliorare i collegamenti su scala regionale: rete regionale integrata	1. Preservare e incrementare le funzionalità della rete regionale 2. Realizzare interventi di adeguamento e completamento della rete regionale e di integrazione con la rete primaria	0	0	0	0	0	
Sviluppare il trasporto collettivo in forma universale e realizzare l'integrazione e fra le diverse modalità di trasporto	1. Promuovere l'evoluzione del modello di governance 2. Sviluppare il servizio offerto 3. Integrare i modi di trasporto	++	0	+	+	+	- Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei ciclopsteggi pubblici; - Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus; - Introduzione del trasporto pubblico a chiamata e di corsie preferenziali; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.

Realizzare un sistema logistico e dei trasporti integrato e competitivo su scala nazionale e internazionale	1. Promuovere il rafforzamento del sistema di infrastrutture e interscambi 2. Promuovere migliorie gestionali e tecnologiche per incrementare la competitività 3. Promuovere iniziative per incrementare l'efficacia e la sostenibilità della City Logistics	0	0	0	0	0	
Migliorare le connessioni con l'area di Milano e con altre polarità regionali di rilievo	1. Sgravare il nodo dagli attraversamenti 2. Rafforzare le linee ferroviarie (suburbane) 3. Favorire lo sviluppo dei nodi di interscambio tra mobilità pubblica e mobilità privata e le sinergie di rete nella mobilità pubblica	++	0	0	0	0	- Riorganizzazione e implementazione dei cicloparcheggi pubblici; - Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus; - Introduzione del trasporto pubblico a chiamata e di corsie preferenziali;
Sviluppare ulteriori iniziative di promozione della mobilità sostenibile e azioni per il governo della domanda	1. Dare impulso al Mobility management 2. Promuovere tecnologie innovative e attivare incentivi e meccanismi premianti 3. Sviluppare azioni per la regolamentazione e la tariffazione della circolazione 4. Attivare azioni di educazione, sensibilizzazione e ricerca sulla mobilità sostenibile	++	+	+	++	++	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana; - Introduzione di misure di moderazione del traffico; - Riduzione del traffico di attraversamento; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell'arredo urbano; - Istituzione di nuove zone scolastiche; - Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
Intervenire per migliorare la sicurezza nei trasporti	1. Migliorare la sicurezza del trasporto pubblico 2. Ridurre l'incidentalità stradale in coerenza con gli obiettivi UE	0	0	++	0	0	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana;

Dall'analisi sopra riportata si evince che:

- vi è una sostanziale coerenza tra obiettivi del Piano e gli obiettivi del PRMT;
- nell'ultima colonna della tabella di analisi si evidenzia come il Piano risulta già corredato delle necessarie azioni volte al perseguimento e controllo degli obiettivi relativi al piano regionale.

/5.3 Coerenza con gli obiettivi del PRMC

La metodologia utilizzata per l'analisi di coerenza fra PRMC e PUMS prevede una verifica degli obiettivi e delle strategie e una valutazione della presenza delle azioni del programma regionale nel PUMS in oggetto; i gradi di interazione sono espressi qualitativamente attraverso le classi illustrate dalla tabella seguente.

Azione presente nel PUMS	+
Azione presente in modo parziale	-
Azione non presente	--
Non pertinente	0

Obiettivo PRMC	Strategie PRMC	Azioni PRMC	Azioni PUMS
Favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero.	ST_1 Individuare il sistema ciclabile di scala regionale.	A_1_1. Ricognizione dei percorsi ciclabili programmati a livello superiore (europeo e nazionale)	0
		A_1_2. Ricognizione dei percorsi ciclabili esistenti e in programmazione a livello provinciale	-
		A_1_3. Individuazione dei grandi poli attrattori a livello regionale: parchi, sistemi fluviali e lacuali, reticolo idrico minore, siti Unesco e gli Ecomuseo	0
		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	0
		A_1_7. Costruzione e condivisione di una banca dati georeferenziata della rete ciclabile di interesse regionale	0
		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	0
		A_1_9. Orientare le risorse per rendere la rete ciclabile regionale percorribile in sicurezza definendo un Programma di manutenzione per ciascun itinerario	0
		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	0
	ST_2 Connettere e integrare il sistema ciclabile di scala regionale con i sistemi ciclabili provinciali e comunali.	A_2_1. Definire indirizzi di riferimento per la redazione degli strumenti urbanistici degli Enti Territoriali; per la programmazione, progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture 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)	0
	ST_3 Individuare le stazioni	A_3_1. Orientare le risorse per interventi di adeguamento/manutenzione delle Stazioni di "accoglienza" (capitolo "Intermodalità")	+

	ferroviarie che possono essere considerate stazioni di "accoglienza" per il ciclista.	A_3_2. Divulgazione del capitolo "Intermodalità" agli enti gestori dei servizi ferroviari ed ai comuni interessati	0
		A_3_3. Definizione di intese con gli Enti territoriali e i gestori dei servizi per la realizzazione degli interventi e dei servizi prioritari	+
	ST_4 Definire una Segnaletica unificata per i ciclisti.	A_4_1. Redazione di una Proposta di segnaletica unificata per i ciclisti	0
		A_4_2. Divulgazione della proposta di segnaletica unificata per i ciclisti ai soggetti pubblici gestori della rete ciclabile (Province, Comuni, CM, Parchi)	0
		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	0
		A_4_4. Sperimentazione della segnaletica lungo un percorso ciclabile di interesse regionale	0
	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	0
		A_5_2. Divulgazione delle norme	-

Dall'analisi sopra riportata si evince che:

- vi è una sostanziale coerenza tra obiettivi del Piano e gli obiettivi del PRMC;
- nell'ultima colonna della tabella di analisi si evidenzia come il Piano risulta già corredato delle necessarie azioni volte al perseguimento e controllo degli obiettivi relativi al piano regionale.

/5.4 Coerenza con gli obiettivi del PRIM

La metodologia utilizzata per l'analisi di coerenza prevede un confronto a coppie tra gli obiettivi, mediante matrici a doppia entrata, in cui i gradi di interazione sono espressi qualitativamente attraverso le classi illustrate dalla tabella seguente.

Piena coerenza	++
Coerenza potenziale, incerta e/o parziale	+
Incoerenza potenziale, incerta e/o parziale	-
Incoerenza	--
Non pertinente	0

COERENZA FRA OBIETTIVI DEL PRIM E PUMS							
n. e nome misura	descrizione misura PRIM	OBA	OB-B	OBC	OB-D	OBS	Strategie presenti nel PUMS
TP-1n Veicoli privati trasporto merci e persone	Sostituzione progressiva dei veicoli diesel e di quelli benzina o gas più inquinanti attraverso l'introduzione di limitazioni alla circolazione permanenti e temporanee; misure di incentivazione e premialità per il rinnovo o la trasformazione dei veicoli; potenziamento dei sistemi di controlli; campagna di comunicazione.	0	0	0	0	0	- Riduzione del traffico di attraversamento; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Introduzione del trasporto pubblico a chiamata e di corsie preferenziali; - Istituzione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici;
TP-2n Azioni per la mobilità sostenibile in ambito urbano	Miglioramento emissivo dei veicoli all'interno dei centri urbani, in coordinamento con i Comuni e con ANCI.	++	++	+	+	+	- Riduzione del traffico di attraversamento; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali;
TP-3n Miglioramento utilizzo veicolo privato	Miglioramento emissivo dei veicoli derivante da un utilizzo più efficiente del veicolo stesso.	++	++	+	+	+	- Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
TP-4n Controlli su strada	Controllo delle limitazioni della circolazione dei veicoli anche con l'ausilio di sistemi elettronici.	++	0	+	0	+	- Riduzione del traffico di attraversamento; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Istituzione di nuove zone scolastiche;

TP-5n Mobilità elettrica	Sviluppo della mobilità elettrica a livello regionale quale forma di mobilità individuale o collettiva da privilegiare rispetto a quella che utilizza motori endotermici.	0	++	0	0	++	- Installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici;
TP-6n Combustibili gassosi per autotrazione	Ulteriore sviluppo della diffusione dei combustibili gassosi per autotrazione con particolare riferimento al metano e al biometano, anche in forma liquida (GNL).	0	0	0	0	0	Non pertinente
TP-7n Misure temporanee	Attivazione di misure temporanee omogenee nelle Regioni del bacino padano, al verificarsi di condizioni di accumulo e di aumento delle concentrazioni degli inquinanti, correlate all'instaurarsi di condizioni meteo sfavorevoli alla loro dispersione.	0	0	0	0	0	Non pertinente
TP-8n Campagna comunicazione	Campagna di comunicazione rivolta ai cittadini, alle imprese e alle istituzioni con l'obiettivo di aumentare la consapevolezza sui temi della qualità dell'aria e spingere i cittadini ad adottare comportamenti virtuosi.	+	+	+	++	0	- Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione;
TPL-1n Programmi di intervento nel settore metropolitano e metrotranvia	Programmi di intervento per il potenziamento del sistema delle linee metropolitane di Milano, lo sviluppo delle metrotranvie extraurbane di Milano, lo sviluppo del sistema metrotranviario di Bergamo	0	0	0	0	0	Non pertinente
TPL-2n Sviluppo del servizio ferroviario suburbano, regionale e transfrontaliero	Lo sviluppo del servizio avverrà secondo le previsioni del PRMT, lungo le linee transfrontaliere con il Ticino, l'area metropolitana di Milano e i servizi regionali e interregionali di media distanza.	0	0	0	0	0	Non pertinente

<i>TPL-3n Interventi sulla rete ferroviaria</i>	<i>Interventi di potenziamento sulla rete RFI e sulla rete ferroviaria in concessione.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
<i>TPL-4n Nuovi treni per servizi ferroviari regionali</i>	<i>Consegna e messa in esercizio della fornitura completa di circa 175 nuovi treni entro il 2025.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
<i>TPL-5n Accessibilità e integrazione di stazioni e interscambi</i>	<i>Miglioramento e potenziamento delle possibilità di interscambio per gli utilizzatori del trasporto pubblico.</i>	++	0	0	0	+	- Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei ciclopisteggi pubblici; - Ridefinizione della sosta con istituzione di spazi delimitati e regolamentati; - Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus;
<i>TPL-6n Mobilità ciclistica</i>	<i>Aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica - PRMC e interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica in attuazione del PRMC</i>	++	++	++	++	++	- Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei ciclopisteggi pubblici; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali;
<i>TPL-7n Rinnovo autobus e sviluppo servizi innovativi</i>	<i>Ammodernamento del parco autobus destinato ai servizi di TPL e attivazione di nuove linee di bus RLink per l'integrazione dei servizi ferro-gomma.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
<i>TPL-8n Taxi ecologici</i>	<i>Premialità per l'acquisto di autovetture a basse/zero emissione.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
<i>TPL-9n Free-flow rete autostradale</i>	<i>Esenzione del pedaggio sull'autostrada Pedemontana Lombarda basata sul riconoscimento del transito/accesso di un veicolo senza influenzare il flusso di traffico non canalizzato.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
<i>TPL-10n Programma regionale della mobilità e dei trasporti</i>	<i>Attuazione, monitoraggio e aggiornamento del programma regionale della mobilità e dei trasporti approvato con DCR n. 1245/2016.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente

<i>TPL-11n</i> <i>Navigazione lacuale</i>	<i>Rinnovo e ammodernamento della flotta regionale per l'esercizio del servizio di trasporto pubblico di linea sul lago di Iseo.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
<i>TPL-12n</i> <i>Tariffe integrate e sistemi di bigliettazione intelligenti</i>	<i>Sistemi di tariffazione integrata di bacino (STIBM) e sviluppo dei sistemi di bigliettazione intelligente, per far viaggiare le persone su tutti i mezzi del TPL con un'unica tariffa e titolo di viaggio.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
<i>TM-1n</i> <i>Tavolo regionale per la mobilità delle merci</i>	<i>Tavolo permanente di confronto con gli attori coinvolti nel settore dei servizi logistici e delle infrastrutture per l'intermodalità merci, con l'obiettivo di definire un programma di azioni regionali condiviso.</i>	0	0	0	0	0	Non pertinente
<i>TM-2n</i> <i>Multimodalità del trasporto merci</i>	<i>Multimodalità del trasporto merci (strada-ferrovia-acqua) attraverso l'individuazione di interventi specifici.</i>	+	0	0	0	0	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana;

Dall'analisi sopra riportata si evince che:

- vi è una sostanziale coerenza tra obiettivi del Piano e gli obiettivi del PRIM;
- nell'ultima colonna della tabella di analisi si evidenzia come il Piano risulta già corredato delle necessarie azioni volte al perseguimento e controllo degli obiettivi relativi al piano regionale.



/5.5 Coerenza con gli obiettivi del PTCP di Monza e Brianza

La metodologia utilizzata per l'analisi di coerenza prevede un confronto a coppie tra gli obiettivi, mediante matrici a doppia entrata, in cui i gradi di interazione sono espressi qualitativamente attraverso le classi illustrate dalla tabella seguente.

Piena coerenza	++
Coerenza potenziale, incerta e/o parziale	+
Incoerenza potenziale, incerta e/o parziale	-
Incoerenza	--
Non pertinente	0

Del PTCP si trattano solamente gli obiettivi inerenti alle tematiche del PUMS.

COERENZA FRA OBIETTIVI DEL PTCP DI MONZA E BRIANZA E PUMS							
Obiettivi PTCP		OB-A	OB-B	OB-C	OB-D	OB-S	Strategie del PUMS
2.1 competitività e attrattività del territorio	- Realizzazione di luoghi di qualità (dotati di servizi, spazi verdi, offerta culturale, ecc.) capaci di attrarre figure professionali dagli altri territori e dall'estero - Sviluppo di reti per la mobilità che agiscano contemporaneamente in modo capillare e in collegamento con la scala globale	+	0	0	++	+	- Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell'arredo urbano; - Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali;
3.2 Razionalizzazione degli insediamenti produttivi	- Liberare i centri urbani e le zone residenziali dal traffico pesante in attraversamento	++	+	+	0	+	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana; - Introduzione di misure di moderazione del traffico; - Riduzione del traffico di attraversamento; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali;
4.1 rafforzamento della dotazione di infrastrutture viarie per rispondere alla crescente domanda di mobilità	- Favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio - Definire una precisa struttura gerarchica della rete stradale - Favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili	++	0	+	0	+	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana; - Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei ciclopsteggi pubblici; - Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus;

4.2 potenziamento del trasporto pubblico per favorire il trasferimento della domanda di spostamento verso modalità di trasporto più sostenibili	- Favorire le relazioni trasversali in direzione est-ovest, sia quelle interne al territorio della provincia che quelle di più lungo raggio - Favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto - Favorire l'interconnessione tra il sistema della ciclabilità e le stazioni o fermate del trasporto pubblico, esistenti o di futura previsione - Migliorare le condizioni di efficienza del servizio di trasporto pubblico locale extraurbano su gomma (TPL) anche attraverso il rafforzamento della rete viaria	+	0	+	0	+	- Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei ciclopiste pubbliche; - Miglioramento della qualità e dell'accessibilità alle fermate autobus; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
5.2 conservazione dei singoli beni paesaggistici, delle loro reciproche relazioni e del rapporto con il contesto, come capisaldi della più complessa struttura dei paesaggi della provincia e dell'identità paesaggistica/culturale della Brianza	5.2.14 MOBILITÀ DOLCE Recuperare infrastrutture territoriali dismesse o sottoutilizzate	++	0	0	+	+	- Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell'arredo urbano; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali;
5.4 promozione della qualità progettuale, con particolare riguardo agli interventi di recupero e trasformazione in ambiti di segnalata sensibilità in rapporto alla presenza di elementi e sistemi costitutivi del patrimonio paesaggistico / ambientale	5.4.11 MOBILITÀ DOLCE Separare le infrastrutture della mobilità dolce dalla rete stradale motorizzata	++	0	++	0	+	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana; - Istituzione di nuove zone scolastiche; - Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile;

5.5 individuazione e salvaguardia di ambiti e percorsi di fruizione paesaggistica del territorio, con particolare riferimento alla mobilità ecocompatibile e al rapporto percettivo con il contesto	5.5.9 MOBILITÀ DOLCE - Favorire la percezione e il godimento del paesaggio e dell'ambiente naturale con mezzi e forme ecologiche - Favorire flussi turistici, spostamenti quotidiani per lavoro, scuola, consumi con mezzi e modalità ecologiche - Connettere il sistema delle aree naturali protette e le polarità urbane con mezzi di trasporto alternativi all'auto - Promuovere e coordinare la realizzazione di un anello brianteo di mobilità dolce connesso con il sito espositivo di Expo 2015	+	0	0	+	+	- Introduzione di misure di moderazione del traffico; - Riduzione del traffico di attraversamento; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell'arredo urbano; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
--	--	---	---	---	---	---	---

Dall'analisi sopra riportata si evince che:

- vi è una sostanziale coerenza tra obiettivi del Piano e gli obiettivi del PTCP;
- nell'ultima colonna della tabella di analisi si evidenzia come il Piano risulta già corredato delle necessarie azioni volte al perseguimento e controllo degli obiettivi relativi al piano provinciale.

/5.6 Coerenza con gli obiettivi del PUMS di Monza e Brianza

La metodologia utilizzata per l'analisi di coerenza prevede un confronto a coppie tra gli obiettivi, mediante matrici a doppia entrata, in cui i gradi di interazione sono espressi qualitativamente attraverso le classi illustrate dalla tabella seguente.

Piena coerenza	++
Coerenza potenziale, incerta e/o parziale	+
Incoerenza potenziale, incerta e/o parziale	-
Incoerenza	--
Non pertinente	0

COERENZA FRA OBIETTIVI DEL PUMS PROVINCIALE E PUMS COMUNALE							
Obiettivi PUMS provinciale		OB-A	OB-B	OB-C	OB-D	OB-S	Strategie presenti nel PUMS comunale
Trasporto pubblico rapido di massa	- Valorizzare le stazioni quali snodi dell’offerta dei servizi integrati con elevati livelli di sostenibilità ed accessibilità - Ottimizzare le prestazioni dalla rete e del servizio ferroviario	++	0	0	+	+	- Miglioramento della qualità e dell’accessibilità alle fermate autobus;
Trasporto pubblico su gomma	- Rilanciare e promuovere la cultura del trasporto pubblico - Diffondere in modo capillare i servizi di mobilità di primo e ultimo miglio a integrazione del servizio di TPL	++	+	+	+	+	- Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Riqualificazione degli spazi pubblici e potenziamento dell’arredo urbano; - Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali; - Introduzione del trasporto pubblico a chiamata e di corsie preferenziali; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione
Viabilità	- Introdurre una nuova gerarchizzazione della rete stradale - Realizzare nuove opere infrastrutturali - Migliorare sicurezza e della fluidità della rete esistente	++	0	+	+	+	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana; - Introduzione di misure di moderazione del traffico; - Riduzione del traffico di attraversamento; - Istituzione di ZTL e nuove aree pedonali; - Istituzione di nuove zone scolastiche;

<i>Ciclabilità</i>	- Attivare interazioni con gli enti al fine di implementare la rete - Promuovere la ciclopeditonalità	++	+	0	0	+	- Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei ciclopiste pubblici; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
<i>Sharing e sistemi innovativi</i>	- Diffusione dei servizi di sharing e di micromobilità elettrica - Implementazione dei punti di ricarica per veicoli elettrici - Favorire l'utilizzo dei sistemi informativi per il governo del sistema della mobilità	+	+	0	0	+	- Installazione di colonnine di ricarica per veicoli elettrici; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
<i>Politiche di mobility management</i>	- Favorire modalità di spostamento sostenibili - Creare una cabina di regia provinciale	++	0	0	+	+	- Sviluppo delle connessioni della rete ciclabile; - Riorganizzazione e implementazione dei ciclopiste pubblici; - Miglioramento della qualità dei percorsi pedonali; - Promuovere politiche di mobilità sostenibile con apposite campagne di comunicazione.
<i>Logistica urbana</i>	- Integrare e la normativa urbanistica sulla destinazione degli spazi urbani con la regolamentazione logistica trasportistica - Favorire le connessioni agevolando il trasporto delle merci	++	+	+	0	0	- Ridefinizione, messa in sicurezza e adeguamento della viabilità urbana;
<i>Coerenza con le specificità territoriali</i>	- Garantire coerenza fra la pianificazione della mobilità e i temi della qualità ambientale e del territorio - Valutare la possibilità di declinare alcune delle azioni in tema di mobilità e trasporti in base alle esigenze espresse localmente	+	+	+	+	+	

/ 6. ANALISI DI COERENZA INTERNA

/6.1 Azioni di piano

Il PGU rappresenta lo strumento attraverso il quale si intende procedere all'attuazione, in uno scenario di breve - medio termine, delle concrete azioni individuate a livello generale nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Comune di Bovisio Masciago.

Gli ambiti in cui si compone il PGU, in coerenza con il PUMS, sono:

- mobilità pedonale (pedonalizzazioni, rete dei percorsi pedonali, percorsi sicuri, abbattimento barriere architettoniche);
- perimetrazioni: Aree pedonali, ZTL, Zone a Traffico Moderato (Zone 30);
- mobilità ciclistica;
- trasporto pubblico urbano;
- classificazione funzionale della rete viaria;
- interventi prioritari di messa in sicurezza della rete viaria e di risoluzione di criticità della circolazione;
- sistema della sosta e dei parcheggi;

Ciascuno di questi ambiti si concretizza in azioni sul territorio, mirate alla riqualificazione della mobilità urbana, alla sicurezza stradale e alla sostenibilità degli spostamenti. Per garantire un'efficace pianificazione operativa, è stata definita una scala di priorità basata su criteri di urgenza, impatto sulla sicurezza, benefici per gli utenti vulnerabili e coerenza con gli obiettivi generali del piano.

Gli **interventi ad alta priorità** riguardano principalmente la sicurezza pedonale, la manutenzione della segnaletica, l'eliminazione delle barriere architettoniche, l'adeguamento delle fermate del trasporto collettivo e l'introduzione di piattaforme rialzate in punti critici della rete stradale. Questi interventi sono considerati essenziali per ridurre l'incidentalità e migliorare la qualità della mobilità urbana.

Gli **interventi a priorità media** includono azioni di riorganizzazione della sosta, sviluppo della rete ciclabile e istituzione di strade scolastiche che, pur essendo rilevanti, possono essere programmati in una fase successiva rispetto agli interventi più urgenti.

Infine, gli **interventi a priorità bassa** riguardano modifiche più complesse o meno urgenti, come l'adeguamento dei sensi di marcia nella fase B2 e la rilocalizzazione di alcune fermate del trasporto pubblico.

TEMA	AZIONE	INTERVENTO PREVISTO	PRIORITÀ
2. Mobilità pedonale	- Visibilità degli attraversamenti pedonali	Rimozione degli stalli di sosta ravvicinati agli attraversamenti pedonali (p.e. via Alfieri, via Manzoni, via Tolmino, corso Milano)	Alta
	- Accessibilità degli attraversamenti pedonali	Rimozione di barriere architettoniche ed ostacoli (p.e. via Tolmino, via Tonale, via Napoleone Bonaparte)	Alta
	- Continuità dei percorsi pedonali	Sviluppo della continuità dei percorsi pedonali (p.e. via Edison - Corso Italia, corso Milano – via Giardino, via Bertaccia, via Comasinella – via Don Luigi Sturzo)	Alta

	- Visibilità degli attraversamenti pedonali	Introduzione di piattaforme rialzate alle intersezioni di: - Via Comasinella e via Tolmino - Via Comasinella e via Pizzi - Via Alfieri e via Manzoni - Via Mazzini e via Parini - Via Nazario Sauro e via Gorizia	Media
	- Istituzione di strade scolastiche	Istituzione di strade scolastiche - Scuola Montessori: istituzione di una strada scolastica nel percorso ad anello; - Scuole Manzoni e Marangoni: introduzione di strade scolastiche nelle vie Leonardo da Vinci, Cantù, Parravicini e Zari negli orari di entrata e uscita dalle scuole	Media
	- Pedonalizzazioni	Pedonalizzazione piazza Biraghi: L'assetto provvisorio prevede l'istituzione di una zona pedonale delimitata, con adeguamenti dei sensi di marcia nelle vie limitrofe (via Roma, via Fiume, via Alfieri, corso Italia, via Marconi, corso Milano e via Isonzo)	Bassa
3. Mobilità pedonale e ciclabile	- Visibilità degli attraversamenti pedonali - Adeguamento della segnaletica dei percorsi ciclopeditoni - Adeguamento della segnaletica sulle piste ciclabili - Manutenzione e rifacimento della segnaletica	Manutenzione e rifacimento della segnaletica nei percorsi ciclopeditoni e sulle piste ciclabili	Alta
3. Mobilità ciclistica	- Interventi di completamento della rete ciclabile	Riconnessione dei tratti esistenti del percorso ciclabile di via Nazionale dei Giovi	Media
	- Interventi di completamento della rete ciclabile	Implementazione di un percorso ciclabile in via Asiago	Media
4. Mobilità collettiva	- Messa in sicurezza fermate	Adeguamento delle fermate del trasporto collettivo	Alta
	- Corsie riservate	Istituzione di una corsia riservata al trasporto pubblico (p.e. via Desio, nel tratto compreso tra la rotatoria con via Fortuzzi e l'intersezione con via Sant'Antonio da Padova in direzione ovest)	Bassa
	- Rilocalizzazione	Rilocalizzazione della fermata di via Cavour	Bassa
5. Mobilità veicolare	- Manutenzione e rifacimento segnaletica	Rifacimento segnaletica orizzontale: - tratto di via Desio compreso tra la SP35 e via Comasinella - via Padova; - via Monte Rosa; - via Bertacciola, via Borghi, via Tagliamento;	Media

		• via Togliatti, via De Gasperi, via Buonarroti; • corso Milano, via Francioli e via Stelvio; • via Foscolo; • via del lavoro.	
	- Adeguamento delle Zone 30	Adeguamento delle Zone 30 con rifacimento segnaletica orizzontale e verticale in: • via Verdi; • via Melgacciata; • via Tolmino; • via Schiapparelli; • via Pizzi; • via Parini; • via Carducci; • via XX settembre	Alta
	- Riorganizzazione della sosta	Ridefinizione degli spazi di sosta a tutela dei percorsi pedonali in diverse strade locali del tessuto residenziale e artigianale, come via San Giuseppe, via Monte Santo, via Po, Via Vivaldi, via Rovereto e via Manzoni;	Media
		Implementazione di un senso unico di marcia in via Monte Santo diretto verso via del Foppone e un senso unico di marcia in via Po diretto verso via Bertacciola.	Media
		Riorganizzazione della sosta in: • corso Italia • via Podgora	Media
	- Riorganizzazione sensi di marcia	Adeguamento dei sensi di marcia – Fase B1	Alta
	- Riorganizzazione sensi di marcia	Adeguamento dei sensi di marcia – Fase B2	Media

/6.2 Coerenza interna

La tabella seguente evidenzia la coerenza interna delle azioni del PUMS, illustrando come i diversi interventi proposti come azioni di piano siano coerenti con le strategie di pianificazione che trovano attuazione.

La metodologia utilizzata per l'analisi di coerenza prevede un confronto a coppie tra gli obiettivi del PUMS e le azioni di piano del PGTU, mediante matrici a doppia entrata, in cui i gradi di interazione sono espressi qualitativamente attraverso le classi illustrate dalla tabella seguente.

Piena coerenza	+
Coerenza incerta	-
Incoerenza	--
Non pertinente	0

TEMA	INTERVENTO PREVISTO PGTU	OBIETTIVI DEL PUMS				
		OB-A	OB-B	OB-C	OB-D	OB-S
2. Mobilità pedonale	Rimozione degli stalli di sosta ravvicinati agli attraversamenti pedonali (p.e. via Alfieri, via Manzoni, via Tolmino, corso Milano)	+	0	+	+	+
	Rimozione di barriere architettoniche ed ostacoli (p.e. via Tolmino, via Tonale, via Napoleone Bonaparte)	+	0	+	+	+
	Sviluppo della continuità dei percorsi pedonali (p.e. via Edison - Corso Italia, corso Milano – via Giardino, via Bertaccia, via Comasinella – via Don Luigi Sturzo)	+	+	+	+	+
	Introduzione di piattaforme rialzate alle intersezioni di: - Via Comasinella e via Tolmino - Via Comasinella e via Pizzi - Via Alfieri e via Manzoni - Via Mazzini e via Parini - Via Nazario Sauro e via Gorizia	+	0	+	+	+
	Istituzione di strade scolastiche - Scuola Montessori: istituzione di una strada scolastica nel percorso ad anello; - Scuole Manzoni e Marangoni: introduzione di strade scolastiche nelle vie Leonardo da Vinci, Cantù, Parravicini e Zari negli orari di entrata e uscita dalle scuole	+	0	+	+	+
	Pedonalizzazione piazza Biraghi: L'assetto provvisorio prevede l'istituzione di una zona pedonale delimitata, con adeguamenti dei sensi di marcia nelle vie limitrofe (via Roma, via Fiume, via Alfieri, corso Italia, via Marconi, corso Milano e via Isonzo)	+	+	+	+	+
3. Mobilità pedonale e ciclabile	Manutenzione e rifacimento della segnaletica nei percorsi ciclopedonali e sulle piste ciclabili	+	0	+	+	+
3. Mobilità ciclistica	Riconnessione dei tratti esistenti del percorso ciclabile di via Nazionale dei Giovi	+	0	+	0	+
	Implementazione di un percorso ciclabile in via Asiago	+	0	+	0	+
4. Mobilità collettiva	Adeguamento delle fermate del trasporto collettivo	+	+	+	+	+
	Istituzione di una corsia riservata al trasporto pubblico (p.e. via Desio, nel tratto compreso tra la rotatoria con via Fortuzzi e l'intersezione con via Sant'Antonio da Padova in direzione ovest)	+	+	+	+	+

	Rilocalizzazione della fermata di via Cavour	+	0	+	+	+
5. Mobilità veicolare	Rifacimento segnaletica orizzontale: • tratto di via Desio compreso tra la SP35 e via Comasinella • via Padova; • via Monte Rosa; • via Bertacciola, via Borghi, via Tagliamento; • via Togliatti, via De Gasperi, via Buonarroti; • corso Milano, via Francioli e via Stelvio; • via Foscolo; • via del lavoro.	+	0	+	+	+
	Adeguamento delle Zone 30 con rifacimento segnaletica orizzontale e verticale in: • via Verdi; • via Melgacciata; • via Tolmino; • via Schiapparelli; • via Pizzi; • via Parini; • via Carducci; • via XX settembre	+	0	+	+	+
	Ridefinizione degli spazi di sosta a tutela dei percorsi pedonali in diverse strade locali del tessuto residenziale e artigianale, come via San Giuseppe, via Monte Santo, via Po, Via Vivaldi, via Rovereto e via Manzoni;	+	0	+	+	+
	Implementazione di un senso unico di marcia in via Monte Santo diretto verso via del Foppone e un senso unico di marcia in via Po diretto verso via Bertacciola.	+	0	+	+	+
	Riorganizzazione della sosta in: • corso Italia • via Podgora	+	0	+	+	+
	Adeguamento dei sensi di marcia – Fase B1	+	+	+	+	+
	Adeguamento dei sensi di marcia – Fase B2	+	+	+	+	+



/7. OBIETTIVI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Nel presente paragrafo sono illustrati gli obiettivi di sostenibilità individuati per ciascuno dei settori di riferimento definiti nei quadri programmatico e ambientale. Tali obiettivi sono stati confrontati con le strategie contenute nel PUMS, al fine di valutarne la coerenza.

Piena coerenza	++
Coerenza potenziale, incerta e/o parziale	+
Incoerenza potenziale, incerta e/o parziale	-
Incoerenza	--
Non pertinente	0

Settore di riferimento	Obiettivo di sostenibilità ambientale	Obiettivi del PUMS				
		OB-A	OB-B	OB-C	OB-D	OB-S
ARIA e CLIMA	Contenimento delle emissioni in atmosfera	+	++	0	+	+
SUOLO	Tutela e difesa della qualità del suolo	+	0	0	0	0
	Minimizzazione del consumo di suolo	+	0	0	0	0
ACQUE	Miglioramento delle qualità delle acque superficiali e sotterranee e contenimento dei consumi	0	0	0	0	0
BIODIVERSITÀ	Tutela e potenziamento della rete ecologica (conservazione della biodiversità) e degli ambiti paesaggistici	+	+	0	0	0
RUMORE	Contenimento dell'inquinamento acustico	+	++	0	0	+
MOBILITÀ	Conservazione e miglioramento della qualità dell'ambiente locale	++	+	++	+	++
PAESAGGIO	Tutela e valorizzazione dei beni storici ed architettonici	+	0	0	0	0

In generale, gli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati risultano essere positivamente influenzati dalle politiche e dalle azioni previste dal PUMS. Questo mette in evidenza come il sistema degli obiettivi e delle azioni del Piano sia stato definito con un'impostazione già orientata alla sostenibilità.

/7.1 Valutazione delle azioni di Piano

La tabella seguente evidenzia la coerenza delle azioni del PGU con i criteri di sostenibilità ambientale.

Interventi/azioni del PGU	Obiettivi di sostenibilità ambientale							
	Contenimento emissioni	Difesa qualità suolo	Riduzione consumo suolo	Miglioramento qualità acque	Tutela paesaggio e rete ecologica	Contenimento rumore	Miglioramento qualità ambiente	Tutela beni storici e architettonici
Rimozione degli stalli di sosta ravvicinati agli attraversamenti pedonali	0	0	0	0	0	0	+	0
Manutenzione e rifacimento della segnaletica	0	0	0	0	0	0	+	0
Rimozione di barriere architettoniche	0	0	0	0	0	0	+	0
Sviluppo della continuità dei percorsi pedonali	+	0	0	0	0	0	+	0
Adeguamento delle fermate del trasporto collettivo	+	0	0	0	0	0	+	0
Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.	+	0	0	0	0	+	+	0
Introduzione di piattaforme rialzate in alcune intersezioni	+	0	0	0	0	+	+	0
Istituzione di strade scolastiche	0	0	0	0	0	0	+	0
Riconnessione dei tratti esistenti del percorso ciclabile di via Nazionale dei Giovi	0	0	0	0	0	0	+	0
Implementazione di un percorso ciclabile in via Asiago	+	0	0	0	0	0	+	0
Ridefinizione degli spazi di sosta a tutela dei percorsi pedonali	0	0	0	0	0	0	+	0
Riorganizzazione della sosta in corso Italia	0	0	0	0	0	0	+	0
Riorganizzazione della sosta in via Podgora	0	0	0	0	0	0	+	0
Adeguamento dei sensi di marcia – Fase B1	0	0	0	0	0	0	+	0
Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.	0	0	0	0	0	0	+	0
Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.	0	0	0	0	0	0	+	0
Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.	+	0	0	0	0	+	+	0
Adeguamento dei sensi di marcia – Fase B2	0	0	0	0	0	0	+	0

/ 8. IL SISTEMA DI MONITORAGGIO

Il monitoraggio del processo di valutazione si estende fin dalle fasi ex ante, procedendo nelle fasi in itinere e continuando nelle fasi ex post; il carattere di ciclicità che contraddistingue il processo valutativo fa sì che il monitoraggio si estenda in tutte le sue fasi permeandolo e garantendo la quantificazione del raggiungimento degli obiettivi prefissati.

Per monitoraggio si intende un'attività di controllo degli effetti ambientali significativi dell'attuazione del Piano, finalizzata ad intercettare tempestivamente gli effetti negativi e ad adottare le opportune misure correttive.

La Valutazione Ambientale Strategica definisce gli indicatori necessari alla predisposizione di un sistema di monitoraggio degli effetti derivanti dall'applicazione del piano, con riferimento agli obiettivi ivi definiti e ai risultati attesi.

Gli indicatori forniscono un tipo di informazione sintetica attraverso la rappresentazione numerica di un fenomeno complesso. Tale informazione deve necessariamente essere integrata da valutazioni di tipo qualitativo riferite al contesto territoriale specifico. I metodi di misurazione non devono quindi essere considerati rigidamente, ma come uno strumento di supporto alla decisione.

Al sistema degli indicatori viene lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato per consentire l'interpretazione e l'individuazione non solo degli effetti delle singole azioni di piano, ma anche delle possibili mitigazioni e compensazioni.

Le caratteristiche principali degli indicatori sono di quantificare l'informazione, in modo tale che il suo significato sia maggiormente comprensibile ed evidente, e di semplificare le informazioni relative a fenomeni più complessi.

39

Il valore del sistema degli indicatori non consiste tanto nel numero e/o nell'algoritmo che si utilizza, quanto nella capacità di evidenziare le problematiche e di mettere a confronto situazioni differenti, sia in termini spaziali che temporali, oltre che di introdurre un sistema organico di raccolta dei dati e di monitoraggio dei fenomeni e delle tendenze in atto.

Gli indicatori, anche in funzione della scala adottata per il rilevamento dei dati (provinciale, ambito territoriale, comunale), permettono di:

- individuare le criticità;
- agevolare la scelta delle politiche da attuare;
- verificare l'efficacia delle politiche individuate dal Piano;
- comunicare in modo sintetico lo stato attuale secondo un'ottica di pianificazione sovracomunale;
- comparare diverse realtà territoriali;
- verificare lo sviluppo nel tempo della stessa realtà territoriale;
- incentivare la partecipazione dei Comuni al processo decisionale;
- uniformare e sistematizzare la raccolta dei dati.

È da tenere presente inoltre che, quanto più gli indicatori sono rappresentativi dello stato dell'ambiente, della società e dell'economia, tanto più risultano significativi per il sistema politico/decisionale, incaricato di attribuire un peso agli indicatori ambientali, sociali ed economici.



In letteratura è presente un'ampia gamma di modelli e di indici, è tuttavia da rilevare che buona parte di essi non è proponibile nella normale attività pianificatoria degli enti locali, anche in funzione dell'oneroso impegno finanziario che il loro impiego su vasta scala comporterebbe.

Di seguito si riporta l'elenco degli indicatori e le modalità di calcolo per il contesto in esame.

Area di interesse	Macro-obiettivo	Indicatore	Unità misura	Fonte	Valore attuale	Target 2030	Target 2035
A) Efficacia ed efficienza del sistema della mobilità	a.1) Miglioramento del TPL	Aumento dei passeggeri trasportati	n. passeggeri /anno/1000 abitanti	Operatori TPL e comune	-	+10%	+20%
	a.2) Riequilibrio modale della mobilità	% spostamenti in autovettura	adimensionale	Indagini a campione	67%	-15%	-30%
		% spostamenti sulla rete integrata del TPL			2%	+10%	+20%
		% spostamenti in motoveicolo			1%	-8%	-16%
		% spostamenti in bicicletta			8%	+25%	+45%
		% spostamenti a piedi			22%	+20%	+45%
	a.3) Riduzione della congestione	Rapporto tra il tempo complessivo impiegato su rete congestionata ed il tempo complessivo "virtuale" impiegato in assenza di congestione	adimensionale	Elaborazioni modellistiche	-	-10%	-20%
	a.4) Miglioramento dell'accessibilità di persone e merci	Miglioramento della accessibilità di persone - TPL. Sommatoria numero popolazione residente che vive in prossimità fermate TPL	Numero assoluto	Elaborazione GIS	12650	+3%	+10%
		Miglioramento accessibilità persone servizi mobilità taxi e NCC	n. licenze/ popolazione residente	Comune e motorizzazione civile	N.D.		
	a.5) Miglioramento dell'integrazione tra il sistema della mobilità e lo sviluppo del territorio (insediamenti residenziali e previsioni urbanistiche di poli attrattori commerciali, culturali, turistici)	Previsioni urbanistiche servite da un sistema di trasporto pubblico ad alta frequenza	%	Comune	N.D.		
	a.6) Miglioramento della qualità dello spazio	m ² delle aree verdi, pedonali, zone 30 per abitante	Mq/abitante	Elaborazione GIS	150 m ² /ab	+8%	+15%

	stradale e urbano						
B) Sostenibilità energetica ed ambientale	b.1) Riduzione del consumo di carburanti tradizionali	Consumo carburante annuo	Litri/anno/abitante	MISE	-	-10%	-25%
	b.2) Miglioramento della qualità dell'aria	Emissioni di NOx da traffico pro capite per anno	Kg/abitante/anno	INEMAR	-	-10%	-25%
		Emissioni di PM10 da traffico pro capite per anno			-	-10%	-20%
		Emissioni di PM2.5 da traffico pro capite per anno			-	-15%	-25%
		Emissioni di CO ₂ da traffico pro capite per anno			-	-10%	-25%
		Numero ore sfioramento limiti NO ₂	n. ore	ARPA	0	0	0
		Numero giorni sfioramento limiti PM10	n. giorni	ARPA	49	-15%	-30%
	b.3) Riduzione dell'inquinamento acustico	Livelli di esposizione al rumore da traffico veicolare	% residenti esposti	ISPRA	-	-15%	-35%
C) Sicurezza della mobilità stradale	c.1) Riduzione dell'incidentalità	Tasso di incidentalità stradale	Numero	ISTAT	0,0015	-20%	-35%
	c.2) Diminuzione sensibile del numero generale di incidenti con morti e feriti	Indice di mortalità stradale	Numero	Polizia locale	0	0	0
		Indice di lesività stradale			0,67	-15%	-35%
	c.3) Diminuzione sensibile dei costi sociali derivanti dagli incidenti	Tasso di mortalità per incidente stradale	Numero	ISTAT	0	0	0
		Tasso di lesività per incidente stradale			0,0010	-15%	-35%
	c.4) Diminuzione sensibile del numero di incidenti con morti e feriti tra l'utenza debole	Indice di mortalità stradale tra gli utenti deboli	Numero	ISTAT	0	0	0
		Indice di lesività stradale tra gli utenti deboli			-	-10%	-35%
D) Sostenibilità socio-economica	d.1) Miglioramento dell'inclusione sociale	n. stazioni dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. stazioni	%	Oss. diretta	100%	+0%	+0%
		n. parcheggi dotate di impianti atti a superare le barriere/tot. parcheggi			100%	+0%	+0%
		n. mezzi (bus/tram/treni) dotati di ausili/tot. mezzi			N.D.		

	d.2) Aumento della soddisfazione della cittadinanza	Indagine campionaria "Aspetti della vita quotidiana"	/	Indagine campione	50%	+15%	+30%
	d.3) Aumento del tasso di occupazione	n. occupati/popolazione attiva	%	Comune	-	+10%	+15%
	d.4) Riduzione dei costi della mobilità (connessi alla necessità di usare il veicolo privato)	numero di auto /popolazione residente	%	motorizzazione civile	60,5%	-5%	-15%
		n. di occupati interessati da azioni di mobility management / totale occupati	%	Comune e ISTAT	0%	+10%	+20%
S) Obiettivi specifici del PUMS di Bovisio Masciago	s.1) Incremento della rete di piste ciclabili	Km di piste ciclabili realizzate	Km	Comune	3,5 km	+10%	+30%
	s.2) Incremento e diversificazione della sosta regolamentata	Numero di stalli regolamentati per tipologia	Numero	Comune	-	+10%	+20%
	s.3) Ridurre la sosta irregolare	% di posti auto occupati irregolarmente sul totale disponibile	%	Comune	-	-30%	+60%
		Numero di veicoli multati per sosta irregolare	Numero		-	-30%	-60%
	s.4) Garantire l'accessibilità alle persone con mobilità ridotta	% di fermate TPL accessibili	%	Comune	0%	+30%	+60%
		% di attraversamenti pedonali adeguati			65%	+30%	+60%
		% di percorsi pedonali dotati di pavimentazione tattile			0%	+20%	+40%
		% di stalli riservati a persone con disabilità sul tot degli stalli pubblici nell'area di rilievo			3%	+5%	+10%

Tali indicatori dovranno essere ricalcolati durante l'attuazione del Piano a intervalli regolari di 5 anni il cui risultato si concretizzerà in una relazione detta "Relazione di Monitoraggio". Nella Relazione dovrà essere tenuto conto anche di eventuali nuove disposizioni dettate da strumenti di pianificazione sovraordinata nel frattempo introdotti o modificati.

È data possibilità, entro le relazioni di monitoraggio previste, rettificare / incrementare gli indicatori proposti, alla luce di eventuali necessità / possibilità emersi durante tali fasi.

A intervallo annuale invece dovrà essere prodotto un "Report di monitoraggio" consistente in un documento che riporti schematicamente lo stato di attuazione del PGT in relazione agli obiettivi di sostenibilità ambientale e agli obiettivi di piano alla base del presente Rapporto Ambientale.

Qualora il Report di monitoraggio rilevasse particolari criticità non del tutto comprensibili mediante il Report stesso si procederà alla stesura della Relazione di Monitoraggio anche qualora non siano trascorsi 5 anni dalla precedente Relazione.

