

# TESTO EMENDATO

Milano



Comune  
di Milano



AREA PIANIFICAZIONE e  
PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ  
Allegato alla proposta di Deliberazione di  
Consiglio Comunale n. 3644/2018  
Composto da n. 172 fogli  
Direttore dell'Area  
Stefano Riazzola  
Allegato 8

*Allegato alla proposta CC*

IL SEGRETARIO GENERALE  
(Dott. Fabrizio Dall'Acqua)

Allegato 8

**DIREZIONE MOBILITÀ AMBIENTE ED ENERGIA  
AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ**

**Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune  
di Milano**

**PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI**

**PROPOSTA DI PARZIALE ACCOGLIMENTO**

**IL DIRETTORE  
DELL'AREA PIANIFICAZIONE E  
PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ**

Ing. Stefano Riazzola

Milano, 28.09.2018

**Testo emendato a seguito di deliberazione di Consiglio Comunale n. 38 del 12  
novembre 2018**



## PREMESSA

Il presente documento “Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento” raggruppa contributi che fanno riferimento a:

- contributi che, avendo una articolazione complessa, sono stati considerati meritevoli di accoglimento solo per alcuni punti e, quindi, in maniera parziale, in quanto il loro recepimento ha riguardato solo in parte la richiesta dell’osservante;
- contributi considerati meritevoli di accoglimento ma, in relazione ad un migliore inserimento logico nei documenti costituenti il Piano, il loro recepimento è stato valutato più idoneo in un punto diverso rispetto a quello proposto dall’osservante;
- contributi considerati meritevoli di accoglimento ma, in relazione ad un adeguamento sintattico o lessicale, il loro recepimento è avvenuto con modifica parziale del testo proposto dall’osservante;
- contributi considerati meritevoli di accoglimento ma, in relazione al fatto che rispetto al medesimo tema sono stati presentati e accolti o parzialmente accolti altri contributi, è stato necessario adeguare la proposta dell’osservante.

Per tutte i contributi facenti parte di questo gruppo, per il quale si propone il parziale accoglimento, resta inteso che saranno apportate anche eventuali modifiche di figure, tavole o altre parti di testo correlate e conseguenti al parziale accoglimento.

Nelle schede che costituiscono il documento sono riportate per esteso le risultanze dell’attività istruttoria e sono indicate le conseguenti proposte di emendamento al testo dei documenti di Piano, delle figure e delle tavole.

I contributi sono stati ordinati, per facilità di lettura, per contenuti di trattazione in relazione all’indice del documento di piano.



## INDICE

129_06.....8	068_03 ..... 68	079_02..... 111
129_07.....9	078_03 ..... 69	079_03..... 112
126_30..... 10	040_02 ..... 70	090_01..... 113
107_01..... 11	126_28 ..... 72	099_11..... 114
099_13..... 12	126_35 ..... 73	112_01..... 116
126_09..... 13	020_01 ..... 75	142_14..... 117
126_06..... 15	023_02 ..... 77	084_07..... 118
126_07..... 16	030_01 ..... 79	102_08..... 119
126_08..... 17	033_22 ..... 81	097_05..... 120
058_12..... 19	020_02 ..... 83	106_03..... 121
058_14..... 20	023_01 ..... 84	102_05..... 123
077_02..... 22	030_02 ..... 85	133_03..... 124
129_10..... 24	102_01 ..... 86	114_03..... 126
133_01..... 26	102_02 ..... 88	102_10..... 128
114_01..... 35	140_03 ..... 90	135_06..... 129
084_01..... 40	094_01 ..... 91	070_01..... 131
126_10..... 42	090_02 ..... 92	085_01..... 133
126_26..... 44	096_01 ..... 93	033_09..... 135
091_01..... 46	112_02 ..... 94	033_10..... 137
126_11..... 48	068_01 ..... 95	102_14..... 138
126_13..... 49	068_02 ..... 96	116_01..... 139
126_15..... 50	078_01 ..... 97	053_01..... 140
126_18..... 52	078_02 ..... 98	058_16..... 141
126_19..... 53	102_06 ..... 99	058_17..... 143
126_20..... 54	142_09 ..... 100	063_03..... 145
126_21..... 55	005_01 ..... 101	013_01..... 146
126_25..... 58	039_01 ..... 102	047_02..... 148
129_02..... 59	073_05 ..... 103	084_09..... 150
099_01..... 61	097_04 ..... 104	116_06..... 151
099_03..... 63	102_07 ..... 106	135_01..... 153
043_01..... 65	079_01 ..... 108	135_02..... 154
129_23..... 67	074_02 ..... 110	135_03..... 155

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

033_03.....	156	058_33 .....	210	104_01.....	261
123_02.....	158	063_09 .....	211	121_01.....	263
074_06.....	159	063_10 .....	212	128_01.....	265
058_18.....	160	106_09 .....	213	134_01.....	267
129_12.....	162	102_03 .....	214	102_26.....	269
087_01.....	164	107_02 .....	215	023_10.....	271
095_02.....	165	058_11 .....	216	033_11.....	273
058_31.....	168	089_01 .....	217	048_03.....	276
102_16.....	169	118_14 .....	218	127_03.....	277
107_12.....	170	102_20 .....	219	129_24.....	278
141_07.....	171	102_22 .....	221	117_03.....	280
102_15.....	174	076_01 .....	223	106_24.....	281
058_19.....	176	076_02 .....	225	116_05.....	282
058_22.....	178	076_03 .....	227	133_06.....	283
058_24.....	180	083_01 .....	228	114_06.....	286
058_25.....	182	083_02 .....	230	129_21.....	288
106_01.....	184	083_03 .....	232	058_42.....	290
003_01.....	186	058_36 .....	233	116_03.....	291
007_01.....	187	061_04 .....	234	033_04.....	293
084_14.....	188	023_03 .....	235	033_05.....	295
093_02.....	189	102_21 .....	236	033_13.....	297
093_08.....	190	107_07 .....	237	033_12.....	299
107_17.....	191	031_04 .....	239	033_16.....	300
058_07.....	192	129_05 .....	240	020_03.....	301
058_27.....	194	102_23 .....	241	023_05.....	302
061_02.....	196	095_03 .....	243	030_03.....	303
107_14.....	197	041_06 .....	245	033_21.....	304
108_08.....	198	082_01 .....	247	119_03.....	305
108_09.....	199	086_01 .....	249	124_03.....	306
129_13.....	200	103_04 .....	251	021_06.....	307
058_29.....	202	106_08 .....	252	021_08.....	308
129_16.....	203	082_02 .....	253	021_09.....	310
077_08.....	204	086_02 .....	255	101_06.....	312
063_08.....	206	126_03 .....	256	101_08.....	313
103_01.....	207	126_04 .....	258	101_09.....	315
058_30.....	209	088_01 .....	259	107_22.....	317

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

---

107_23.....	319	021_04 .....	327	107_21.....	337
081_01.....	321	021_05 .....	329	081_02.....	339
087_02.....	323	101_04 .....	331	079_04.....	341
024_01.....	324	101_05 .....	333	097_06.....	342
094_02.....	326	107_20 .....	335		

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_06	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
3. Riferimenti normativi e programmatici	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Tra gli elementi che costituiscono integrazione con la pianificazione di livello provinciale, e in particolare con il PTCP, non viene citato il piano MiBici, tutt'ora vigente, dal quale in particolare trarre le indicazioni necessarie per individuare gli itinerari di connessione con i comuni di prima cintura (come correttamente riportato nelle tavole)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
stazioni e centri di interscambio	A questi si aggiungono gli elaborati del Piano della Ciclabilità Provinciale MiBici.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Accogliere parzialmente</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'accoglimento dell'osservazione permette di sanare un refuso, tuttavia nell'elenco non si aggiungerà, come richiesto, la frase "Piano della Ciclabilità Provinciale MiBici" ma le parole "rete ciclabile".

<b>Modifica proposta</b>
A Pagina 26, aggiungere un ulteriore punto all'elenco puntato: "rete ciclabile"

<b>Note</b>
-------------



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_07	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.1.2 Moderazione del traffico	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Disporre di dati organici sull'efficacia degli interventi realizzati sarà una delle prime attività da svolgere per proseguire nelle ulteriori realizzazioni con tecniche progettuali e procedurali migliorate

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><del>Non accogliere</del> <b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 47 sub 16 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018

<b>Modifica proposta</b>
<p>A pag. 359, si modifica il testo così proposto:  <b>9.4 PROGETTAZIONE DEL SISTEMA DI MONITORAGGIO</b>            Ai sensi del D.Lgs. n. 4/2008 è previsto il monitoraggio ambientale al fine di assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano approvato e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati. La programmazione del sistema di monitoraggio si esplicherà attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il preliminare aggiornamento dei dati presenti nel Piano, quale attività da svolgere prioritariamente, al fine di proseguire nelle ulteriori realizzazioni anche con tecniche progettuali e procedurali migliorate, in modo tale da disporre di dati organici sugli interventi già realizzati;</li> <li>• la costruzione di un set di indicatori per il monitoraggio dell'attuazione degli interventi previsti dal PUMS e dei relativi effetti ambientali;</li> <li>• la definizione del sistema di governance del monitoraggio di Piano.</li> </ul>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_30	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.3.3 Le linee S	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La figura 4.4 Mappa della Rete del Servizio ferroviario suburbano non è più attuale in quanto riferita al 2014. Si chiede la sostituzione della stessa con la versione aggiornata al 2017.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Figura 4.4	File aggiornato fornito da Regione

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie la richiesta di sostituire la figura in quanto essa è corrispondente alla tabella 4.2 la quale specifica che le linee indicate corrispondono al servizio consolidato al 2013. In parziale accoglimento, tuttavia, si modifica il titolo della figura 4.4 al quale si aggiunge la specificazione dell'anno di riferimento.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 37, si modifica il titolo della figura 4.4. Dopo le parole "Servizio Ferroviario Suburbano" si aggiunge: "al 2013"

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_01	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.7 La rete di ricarica elettrica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Necessità di promuovere l'acquisto di auto elettriche

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
dopo la parola "interscambio":	"Lo sviluppo della mobilità elettrica necessita di una, ad oggi quasi del tutto non declinata, visione sulla nuova mobilità prossima futura, occorrerà prevedere un piano infrastrutturale ed uno promozionale, di supporto e sviluppo alla mobilità elettrica."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 106_08.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
099_13	(Azienda Trasporti Milanesi S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.3 Sviluppo della rete della metropolitana – prolungamenti delle attuali linee	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Rettifica elenco interventi dello scenario esplorativo

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>il prolungamento di M4 verso Segrate;</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>il prolungamento di M5 a Settimo Milanese.</li></ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Tale prolungamento è stato considerato nello scenario esplorativo, ed è stato valutato con l'analisi costi-benefici, come si evince dalla figura 6.10. Pertanto viene corretto l'errore materiale nel testo modificandone la formulazione per meglio adeguarlo alla tabella indicata.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 96, nel secondo elenco puntato dopo il punto: "il prolungamento di M4 verso Segrate" aggiungere un ulteriore punto " il prolungamento di M5 a Seguro di Settimo Milanese".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_09	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.5 Nuovi servizi ferroviari e sviluppo delle fermate di area urbana	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Nell'allegato B alla DGR citato la frequenza ipotizzata per il nuovo servizio S16 è di 30 min, non di 15 min. Non risulta in che modo la maggiore "efficacia e attrattività" delle nuove fermate ripagherebbe il costo di realizzazione delle stesse.</p> <p>L'affermazione che in ambito urbano le frequenze "non possono" essere superiore ai 15', è parere del PUMS che non trova riscontro, ad esempio negli attuali servizi sulla cintura sud con frequenze di 30'.</p> <p>La parte "una integrazione ottimale con gli altri servizi ferroviari, evitando inutili ridondanze con una riduzione dei costi del 20-30% perseguibile mediante una messa a gara dei servizi sulla base dell'ottimizzazione dei costi" riguarda competenze regionali sulla pianificazione complessiva dei servizi e sulla gestione dell'affidamento degli stessi e, per come formulata, implica un giudizio pesantemente negativo sull'operato regionale, che si ritiene improprio.</p> <p>L'ipotesi descritta di sistema ferroviario "simile" a una rete di linee metropolitane comporterebbe un ripensamento del ruolo dei SFR di competenza regionale e non comunale. Nella descrizione si ravvisano inoltre elementi contraddittori come la "gerarchizzazione delle linee" e le "poche relazioni con frequenze elevate" tali da creare un sistema con accesso casuale, il sistema descritto non risulterebbe realizzabile con le frequenze di 15' indicate nel paragrafo precedente come ottimale.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>In sintesi, i risultati delle valutazioni esplorative condotte indicano che, stante l'assetto a regime dei servizi delle Linee S definito dalla programmazione regionale, e in particolare con l'introduzione della Linea 16 (Albairate-Vittuone/Parabiago) prevista dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014 che effettua un servizio che percorre la cintura, si giustifica la realizzazione di nuove fermate che ne valorizzerebbero l'efficacia e l'attrattività, ripagando il costo di realizzazione delle stesse in quanto risulta maggiormente premiante l'aggiunta di nuove fermate rispetto alle frequenze che in ogni caso, essendo in ambito urbano, non possono essere superiori ai 15'. Tra le ipotesi simulate, è risultato che la soluzione migliore è quella costituita dalla S16 limitata alla tratta Rho-Albairate, con 11 nuove stazioni aggiuntive e 15' di frequenza. Da sottolineare che qualora venisse dimostrato l'effetto rete di scala regionale (non testato qui) grazie ad una integrazione ottimale con gli altri servizi ferroviari, evitando inutili ridondanze con una</p>	<p>In sintesi, i risultati della valutazioni esplorative condotte, a partire dall'ipotesi di introduzione della linea S16 indicata nell'allegato B della DGR X/2524 del 17/10/2014 (Albairate-Vittuone/Parabiago tramite le linee di cintura) con frequenza di 30 min, indicano che risulterebbe migliorativa l'aggiunta di nuove fermate lungo la cintura piuttosto che l'aumento della frequenza dei servizi. Tra le ipotesi simulate dal PUMS, è risultato che la soluzione migliore è quella costituita da un servizio S16 limitato alla tratta Rho-Albairate, con 11 nuove stazioni aggiuntive e 15' di frequenza."</p>

<p>riduzione dei costi di esercizio del 20%-30% perseguibile mediante una messa a gara dei servizi sulla base dell'ottimizzazione dei costi, la versione breve della linea S16 passerebbe probabilmente al campo positivo.</p> <p>Al contrario, l'analisi costi-benefici risulta negativa rispetto all'ipotesi di aumento delle frequenze, a meno di una significativa diminuzione dei costi del servizio. Da notare che l'aumento delle frequenze sulle relazioni delle linee "S" può essere ottenuto con una migliore gerarchia e concentrazione dei servizi sulla base di poche relazioni facilmente memorizzabili, giocando quindi di più sugli interscambi con tempi di attesa ridotti grazie alle frequenze più elevate, anziché eccedere in una numerosità di linee che, essendo basate su frequenze di 30' e quindi con accesso non casuale bensì legato all'orario, rendono il sistema più complesso e meno comprensibile per l'utente. Ciò farebbe assomigliare il sistema ancora di più ad una rete di linee metropolitane, con vantaggi anche per la leggibilità e l'utilizzo del sistema da parte degli utenti. Tale principio è, d'altra parte, già contenuto nell'Allegato B della DGR X/2524 del 17/10/2014, ove, nel paragrafo 2.2, si indica tra i capisaldi per l'evoluzione del sistema suburbano "l'incremento, la sistematizzazione e la gerarchizzazione dell'offerta.</p>	
---	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	---

<b>Valutazione tecnica</b> [...] Emendamento n. 65 sub 17 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018
--

<b>Modifica proposta</b> A pag. 102 la frase da "In sintesi, i risultati delle valutazioni esplorative condotte..." a "...l'incremento la sistematizzazione e la gerarchizzazione dell'offerta." Si sostituisce con "In sintesi, i risultati delle valutazioni esplorative condotte ... a partire dall'ipotesi di introduzione della linea S16 indicata nell'allegato B della DGR X/2524 del 17/10/2014 (Albairate-Vittuone/Parabiago tramite le linee di cintura) con frequenza di 30 min, indicano che risulterebbe migliorativa l'aggiunta di nuove fermate lungo la cintura piuttosto che l'aumento della frequenza dei servizi. Tra le ipotesi simulate dal PUMS, è risultato che la soluzione migliore è quella costituita da un servizio S16 limitato alla tratta Rho-Albairate, con 11 nuove stazioni aggiuntive e 15' di frequenza. Considerata la forte caratterizzazione urbana di tale linea, il cadenzamento di 15' dovrebbe costituire il limite superiore per svolgere efficacemente un servizio di tipo urbano con accesso casuale, anziché ad orario, necessario, tra l'altro, per svolgere la connessione di funzioni di interesse strategico come previsto dall'AdP scali."
--

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_06	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.5 Nuovi servizi ferroviari e sviluppo delle fermate di area urbana	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Gli interventi infrastrutturali sulle reti sono di competenza dei gestori delle reti, la pianificazione dei servizi di RL

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il riassetto del nodo ferroviario di Milano e dei servizi suburbani e regionali costituisce un tassello fondamentale degli interventi sulle reti di mobilità pubblica dell'area urbana milanese, in gran parte però sottratto all'ambito di competenza del PUMS e demandato al livello di pianificazione regionale.	L'assetto del nodo ferroviario e dei servizi suburbani e regionali costituisce un tassello fondamentale della rete di mobilità pubblica dell'area milanese. La pianificazione degli interventi infrastrutturali attiene ai gestori delle reti ferroviarie mentre la programmazione e gestione dei servizi regionali e suburbani è di competenza regionale. Questa delimitazione non esclude il coordinamento dei servizi ferroviari con i servizi urbani e d'area urbana e della programmazione degli interventi infrastrutturali in considerazione degli obiettivi, in termini di scenari di servizio

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Parzialmente accolto con modifiche al testo proposto che viene sintetizzato.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 101, capitolo 6.2.5.5, sostituire nel primo capoverso la frase: "demandato al livello di pianificazione regionale" con la frase: "demandato agli Enti sovraordinati".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_07	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.5 Nuovi servizi ferroviari e sviluppo delle fermate di area urbana	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La frase da sostituire non rispecchia la situazione reale.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Le linee di cintura attraversano peraltro settori urbani periferici densi, attualmente non serviti dalla rete metropolitana e con accessibilità sovente problematica, soprattutto col mezzo pubblico	Le linee di cintura attraversano settori urbani periferici con accessibilità supportata dall' SFR nelle aree di Greco Pirelli, di Bovisa e di Certosa. Nei settori di Romolo, Romana, Lambrate, Forlanini, sono invece presenti infrastrutture di penetrazione urbana (metropolitana M2, M3, M2, M4 rispettivamente), in rete con la linea ferroviaria di cintura tratti sud e est.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si riconosce che il concetto non è adeguatamente espresso dalla frase originale. Il testo proposto nell'osservazione tuttavia è stato riformulato in coerenza con i concetti espressi dal Documento di Piano.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 101, capitolo 6.2.5.5, nel secondo capoverso sostituire la frase: "Le linee di cintura attraversano peraltro settori urbani periferici densi, attualmente non serviti dalla rete metropolitana e con accessibilità sovente problematica, soprattutto col mezzo pubblico" con: "Le linee di cintura attraversano settori urbani periferici, non serviti dalla rete metropolitana, in cui l'accessibilità supportata dal SFR, quali le aree di Greco Pirelli, di Bovisa e di Certosa. Vi sono tuttavia molti altri contesti urbani periferici densi con accessibilità problematica col mezzo pubblico (ad es. Canottieri, Morivione, Puglie, Zama, Ortica, Padova, Bovisasca ecc.), nei confronti dei quali le linee di cintura potrebbero, se opportunamente attrezzate con ulteriori fermate, migliorarne l'accessibilità."

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_08	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.5 Nuovi servizi ferroviari e sviluppo delle fermate di area urbana	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
L'affermazione riporta una lettura errata della legge regionale 6/2012, improntata sul coordinamento tra i servizi di TPL. La valutazione sulla efficacia ed efficienza linee S milanesi deve tenere conto che il sistema delle linee S milanesi non gode di un'infrastruttura ad esso dedicata (com'è il caso ad esempio dei sistemi tedeschi) ad eccezione della tratta urbana del Passante, ma deve condividere l'infrastruttura con tutte le altre gerarchie di servizi di tipo regionale e sovraregionale. Ciò determina la necessità che la programmazione e il coordinamento del sistema sia in campo ad un'unica regia di livello regionale in coerenza con quanto previsto dalla L.R. 6/2012.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
TESTO DA ELIMINARE: Risulta pertanto fondamentale che la pianificazione dei servizi ferroviari regionali avvenga sempre più in modo integrato con quella delle reti e dei servizi di trasporto pubblico urbano e di area urbana, superando la compartimentazione riproposta anche dalla L.R. 6/2012 e avvicinando sempre più le linee S agli standard qualitativi e alle performance proprie dei servizi suburbani sul modello delle principali città europee.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si recepisce la richiesta di eliminare dal testo originale il riferimento alla legge regionale 6/2012, in quanto l'incidentale non risulta essere fondamentale ai fini della comprensione dell'intera frase. Non si recepisce invece la richiesta di eliminare l'intera frase poiché la pianificazione integrata cui fa riferimento il PUMS non è necessariamente vanificata dall'assenza di infrastrutture ferroviarie dedicate alle linee S.

***Modifica proposta***

A pagina 101, capitolo 6.2.5.5 nel quarto capoverso, eliminare le seguenti parole "superando la compartimentazione riproposta anche dalla L.R. 6/2012"

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_12	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La strategia per la crescita della mobilità ciclistica è qui sintetizzata in due punti: interventi sulla rete e interventi sui servizi, cioè bicistazioni. Non si considera qui l'ampio spettro di azioni che compongono le politiche per la ciclabilità (i.e. comunicazione e marketing, formazione nelle scuole ecc.); la frase è errata e va riformulata

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Al fine di fare crescere la mobilità ciclistica la strategia si basa essenzialmente sulle due seguenti azioni	Due delle principali componenti strutturali delle strategie per la crescita della mobilità a seguito considerate sono:

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione permette di modificare correttamente il testo, tuttavia se ne propone una diversa formulazione in quanto si trasformano in elenco puntato i due capoversi che seguono l'inserimento.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 105, capitolo 6.2.7.2 sostituire il primo capoverso con la seguente frase "Due delle principali componenti strutturali delle strategie per la crescita della mobilità a seguito considerate sono:" e trasformare in elenco puntato i due capoversi seguenti.

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_14	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili con riferimento all'area più centrale della città ed in particolare a quella parte di territorio densamente urbanizzato interna alla cerchia filoviaria.	Il raggiungimento degli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009 in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, richiedono pertanto di accompagnare gli interventi 'strutturali' qui descritti e considerati nello strumento di simulazione con politiche più ampie, in particolare di comunicazione, marketing, educazione che dovranno essere identificate e tempestivamente attuate utilizzando lo strumento specifico del Biciplan, da avviare immediatamente a valle dell'approvazione del PUMS, nonché un sistema di monitoraggio che consenta di controllare con continuità l'efficacia delle azioni intraprese.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del Piano, tuttavia se ne propone una diversa formulazione al fine di omogeneizzare l'inserimento con l'osservazione 117_04 e 077_02.

***Modifica proposta***

A pagina 108, alla fine delle modifiche di testo introdotte dalle osservazioni 117\_04 e 077\_02, dopo la frase che termina con le parole "servizi quali il bike sharing." aggiungere la seguente frase: "Allo stesso tempo sarà necessario accompagnare gli interventi 'strutturali' qui descritti e considerati nello strumento di simulazione con politiche più ampie, in particolare di comunicazione, marketing, educazione che dovranno essere identificate e tempestivamente attuate utilizzando lo strumento specifico del Biciplan, da avviare immediatamente a valle dell'approvazione del PUMS, nonché un sistema di monitoraggio che consenta di controllare con continuità l'efficacia delle azioni intraprese".

***Note***

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_02	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Non si può decidere dopo che è stato sottoscritto un impegno internazionale che quell'impegno si riferiva in realtà a una cosa diversa, decisa per comodità. Se non siamo in grado di mantenere l'impegno preso cancelliamo il paragrafo.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili con riferimento all'area più centrale della città ed in particolare a quella parte di territorio densamente urbanizzato interna alla cerchia filoviaria.	Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) sono interamente confermati.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione permette di meglio specificare gli obiettivi del Piano, tuttavia se ne modifica la formulazione in coerenza con l'osservazione 117_04.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 108 il primo, secondo e terzo capoverso, sostituiti per effetto dell'osservazione 117_04, vengono integrati da quanto accolto di questa osservazione. Il testo nuovo, così integrato, è il seguente : "Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) sono interamente confermati e vanno intesi come conseguibili su tutto il territorio e superabili, in particolare, con riferimento all'area più centrale della città, interna alla cerchia filoviaria.

Nelle periferie, dove il territorio è solo parzialmente urbanizzato si concentreranno infatti gli sforzi dell'amministrazione comunale per favorire sia gli spostamenti quotidiani sia quelli legati, al tempo libero, al cicloturismo e allo sport.

Tali sforzi saranno quindi rivolti a concretizzare gli obiettivi della Carta e le azioni di piano, nei limiti delle risorse disponibili, saranno velocizzate in relazione sia agli aspetti infrastrutturali, sia alla diffusione dei servizi quali il bike sharing".

**Note**

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_10	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Dichiarando sia l'effetto atteso dalla realizzazione degli interventi sulla rete (+40%) che il target sottoscritto con la carta di Bruxelles di arrivare al 15% di mobilità in bicicletta al 2020 (+114%), serve spiegare la relazione tra i due valori e come a partire dal primo si potrà raggiungere il secondo (che oltretutto non è applicare ai soli viaggi interni alla cerchia filoviaria)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Da " Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano ..... " a fine paragrafo.	Il raggiungimento degli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009 in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020), richiedono pertanto di accompagnare gli interventi 'strutturali' qui descritti e considerati nello strumento di simulazione con politiche più ampie, in particolare di comunicazione, marketing, educazione che dovranno essere identificate e tempestivamente attuate utilizzando lo strumento specifico del BICIPLAN da avviare immediatamente a valle dell'approvazione del PUMS, nonché un sistema di monitoraggio che consenta di controllare con continuità l'efficacia delle azioni intraprese.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del Piano, tuttavia se ne propone una diversa formulazione al fine di omogeneizzare l'inserimento con l'osservazione 117_04 e 077_02.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 108, alla fine delle modifiche di testo introdotte dalle osservazioni 117_04 e 077_02, dopo la frase che termina con le parole "servizi quali il bike sharing." aggiungere la seguente frase: "Allo stesso



tempo sarà necessario accompagnare gli interventi 'strutturali' qui descritti e considerati nello strumento di simulazione con politiche più ampie, in particolare di comunicazione, marketing, educazione che dovranno essere identificate e tempestivamente attuate utilizzando lo strumento specifico del Biciplan, da avviare immediatamente a valle dell'approvazione del PUMS, nonché un sistema di monitoraggio che consenta di controllare con continuità l'efficacia delle azioni intraprese".

**Note**

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
133_01	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455826/2017	09/10/2017 13:11:00

## CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il Piano proposto sottovaluta fortemente – anche nella articolazione degli scenari – l’impatto sanitario sulla popolazione, ed il relativo costo, derivante dalla massiccia e diffusa esposizione della cittadinanza al traffico di prossimità ed alle sue emissioni e la conseguente necessità ed urgenza di procedere a rilevanti e massicci interventi di riduzione del traffico. In particolare il piano si presenta illogico e incoerente rispetto alle stesse premesse contenute nel Rapporto ambientale ove si esplicita chiaramente l’impatto sanitario gravissimo - ribadito nelle nostre precedenti osservazioni che vengono qui richiamate per quanto utile e necessario e peraltro noto all’Amministrazione - per la popolazione dell’esposizione agli inquinanti di traffico, In particolare si sottovaluta gravemente o si accantonano immotivatamente e su basi frutto di una carenza di istruttoria: a) il carattere di primaria importanza del fattore temporale dell’azione comunale volta a ridurre fortemente il traffico nell’area urbana. b) la centralità della riduzione del traffico privato nell’ambito della pianificazione con strumenti di limitazione mediante price charging o limitazioni all’ingresso per classi emissive e/o altri strumenti (regolazione della sosta o altro capaci di indurre un cambiamento rilevante in un breve periodo di tempo). In particolare in relazione alle osservazioni già presentate in data 7 maggio 2015 - che vengono qui sostanzialmente riproposte rilevandosi che le contro-osservazioni dell’amministrazione contenute nella Relazione tecnica non contro-deduccono adeguatamente ai rilievi sollevati. In particolare, in riferimento al contributo n. 162 parte 1 In relazione alla contro-osservazione sul punto 1 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a: a) ad un effetto negativo dell’estensione di Area C per una fetta della popolazione (prevalentemente quella residente nell’area esterna alla Area C estesa) che si rapporta alla sottoposizione al pagamento della tariffa e alla maggiore difficoltà di spostamento a causa di una maggiore rarità del TPL. Effetto negativo che può d’altro canto ben essere almeno in parte compensato dall’integrazione di mobilità con una politica della ciclabilità molto più incisiva di quella prevista dal PUMS (su cui si vedano le altre osservazioni) ed una più forte spinta del TPL; effetto negativo che, d’altro canto, non potrebbe comunque essere considerato come un valido motivo per evitare di adottare una o più misure capaci di portare una significativa riduzione dell’impatto sanitario sulla popolazione. Non solo, ma è l’ACB a riconoscere a pagina 25 che “Gli inquinanti locali, quali il black carbon, saranno quantificati esplicitamente nel Rapporto Ambientale, ma non sono qui monetizzati. Dunque, i benefici del PUMS saranno sottostimati per questa componente”. Ne consegue che la descrizione dell’ACB di tutti gli scenari tende a sottostimare il beneficio derivante dalla riduzione del B/C e di tutti gli inquinanti dell’aria. Questo è un vizio di istruttoria dell’ACB - e conseguentemente del piano - che ne inficia gravemente gli scenari. Inoltre, ed ancora più grave, è appunto la mancata valutazione monetaria derivante dalla riduzione del PM 2.5 o dell’NO2 che deriverebbe dai vari scenari di piano, inquinanti questi normati ed i cui limiti Milano supera cronicamente. Ciò altera ovviamente tutta l’ACB che, non inserendo fra gli elementi di valutazione né il costo economico derivante dall’inquinamento né quello sanitario, altera in maniera grossolana lo stesso obiettivo del piano che, lo si ricorda, ha come proprio cuore l’obiettivo di “assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico” (art. 22 L. 340/2000). Parimenti non vi è traccia che sia stata ricondotta all’interno della ACB ( e dunque negli</p>

scenari di piano) la valutazione dell'impatto sanitario e del costo ad esso conseguente a carico della popolazione, costo che, è ormai facilmente quantificabile grazie ad una letteratura ormai cospicua che è riconosciuta e fatta propria dall'OECD e dall'OMS e dalla Banca Mondiale . L'aver ignorato tale costo nell'ambito dell'ACB e conseguentemente della valutazione degli scenari di piano rappresenta un vizio di istruttoria grave ed irreparabile se non rivalutando e riformulando gli scenari di piano in funzione del costo che la città di Milano e la sua popolazione sopportano a causa dell'inquinamento dell'aria. b) Alla osservazione che "L'estensione di Area C è efficiente, ma ha dei profili di distribuzione dei costi piuttosto complessi e di difficile accettabilità sociale". Riguardo tale inciso dell'ACB, e la presunta "complessità e scarsa accettabilità sociale" delle misure ipotizzate - valutazioni peraltro soggettive e non dimostrate laddove non si considera viceversa il plauso sociale che presumibilmente deriverebbe dalla realizzazione di una mobilità che proteggesse i cittadini dagli inquinanti da traffico - si rileva che esse non possono giustificare in alcun modo la scelta di non adottare una misura efficiente. In questo senso si deve far presente che la Corte di Giustizia Europea ha, proprio nella sentenza pronunciata avverso l'Italia (C-68/11 Commissione Europea/Repubblica Italiana) nel procedimento di infrazione per violazione dei limiti del PM10 chiarito come - quando si tratti di salute umana a rischio a causa della violazione dei limiti di legge per gli inquinanti dell'aria - non sono accettabili giustificazioni di natura politica, di accettabilità sociale, o economica che valgano ad esonerare la pubblica amministrazione dall'obbligo di procedere all'adozione delle misure che servono a ridurre l'esposizione agli inquinanti atmosferici per la popolazione da essa governata. In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 2 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a: a) "i costi per alcuni utenti derivanti dall'insufficiente livello di trasporto pubblico". A tale riguardo vi è un vizio di istruttoria ove non si soppesa - a fronte del relevantissima esposizione della popolazione alle emissioni del traffico privato - il danno che la popolazione trae da tali inquinanti, danno che è di sicuro maggior rilievo del costo che deriva ad una fascia della popolazione per un presunto insufficiente livello di trasporto pubblico ed al quale, d'altra parte, l'amministrazione comunale può e deve coerentemente sopperire in tempi rapidi integrando il servizio di superficie, facilitando la pedonalità e la ciclabilità. In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 3 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a: a) al fatto che i modelli indicherebbero un effetto pressoché nullo dell'estensione di area C. Tale controdeduzione è in contraddizione con i risultati dell'ACB e comunque pare fare riferimento all'ipotesi di certo meno auspicabile dell'estensione di Area C, ovvero quella che vedrebbe un unico confine di area C esteso alla cerchia filoviaria. Inoltre si ritiene fuorviante una simile conclusione laddove è evidente che l'estensione dell'area a tariffa deve comunque essere integrata da altre misure di trasporto (Ciclabilità, mezzi pubblici, car sharing elettrico) in grado di compensare il divieto o la tariffazione all'ingresso. La controdeduzione è pertanto fuorviante e imprecisa e priva di pregio. In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 4 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione: a) controdeduce con considerazioni scontate, peraltro già inserite fra le osservazioni dello stesso osservante e non contestate (per esempio che "la riduzione del traffico non è perseguita e perseguibile unicamente tramite l'estensione di area C"). Anche in questo caso le controdeduzioni si riferiscono unicamente all'unico scenario non auspicabile di estensione di Area C ovvero quello che comporta non l'istituzione di un doppio cordone ma quello della mera estensione del limite alla cerchia filoviaria. In relazione alla contro-osservazione sul contributo 162 parte 1 punto 5 (pag. 496 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a: a) la pretesa stabilità dell'effetto di charging di Area C, deducendo che l'osservante sbaglierebbe a ritenere necessaria una revisione periodica della tariffa - per altro raccomandata dalla Commissione speciale su Ecopass. A smentita di quanto dedotto nella contro-osservazione sono noti gli ultimi dati pubblicati ad agosto 2017 di un rilevante incremento del traffico in Area C. In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 punto 6 (pag. 496 relazione tecnica) si rileva che essa fa prevalentemente riferimento a: a) le ragioni di difficile applicabilità della opzione Area C a due cordoni concludendo, in maniera assolutamente incoerente, che lo scenario di estensione è auspicabile solo in una prospettiva di medio lungo termine. La controdeduzione è incoerente in quanto le difficoltà citate non si risolveranno per il trascorrere del tempo e viceversa quest'ultimo comporterà l'accrescersi del danno attualmente subito

dalla popolazione per effetto dell'esposizione agli inquinanti. In riferimento alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 3 si rileva che : a) l'osservazione - ove segnala la letteratura che evidenzia la pericolosità per cardiopatici e diabetici di camminare in aree trafficate - non vuole rappresentare una critica alla relazione ambientale ma viceversa alla pianificazione che omette di prendere in seria considerazione la tematica riguardante l'esposizione della popolazione agli inquinanti del traffico e l'urgenza di prendere provvedimenti che intervengano riducendo drasticamente il traffico nell'area urbana. Quanto alla valutazione che si trae dal progetto di Barcellona sull'effetto benefico della ciclabilità per contro-bilanciare gli effetti negativi della sedentarietà e obesità, essa nulla toglie al dato che riconduce all'esposizione al traffico un rischio aggiuntivo di eventi cardiocircolatori e respiratori per effetto dell'esposizione, anche a brevissimo termine, di soggetti (anche sani) alle esalazioni del traffico. E alla conseguente indispensabile priorità di ridurre il traffico. Al riguardo e lasciando cardiopatici e diabetici a parte si rammenta che l'esposizione dei bambini al traffico di prossimità nel tragitto casa-scuola e viceversa è capace di danneggiare la memoria e le capacità cognitive dei bambini come emerge da un recentissimo studio dell'equipe dell'epidemiologo catalano Jordi 1 Sunyer . L'omissione di valutazione del danno sanitario di questo profilo e l'analisi di scenari aggiuntivi che riducano ulteriormente ed in un periodo più breve gli inquinanti da traffico vizia il piano ab origine. In riferimento alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 4 La contro-osservazione asserisce che il piano interverrebbe già in maniera consistente sulla riduzione del rischio sanitario. L'affermazione è priva di pregio laddove l'orizzonte temporale che il PUMS propone implica - ammesso che lo scenario di riduzione del BC sia verosimile - il persistere di un danno gravissimo per molti anni e comporta una scelta dell'amministrazione di non occuparsi di tale danno ma di accettare il suo persistere. Inoltre - pure a tale orizzonte temporale remoto (2024) - si accetta il permanere di una esposizione della popolazione al BC, definita critica dal Rapporto Ambientale, di circa 60 mila abitanti di Milano, ciò che, proprio alla luce dell'orizzonte temporale lungo proposto, manifesta un fallimento del PUMS a priori. In riferimento al contributo n. 162 parte 5 Si rileva che l'obiettivo dichiarato della LEZ di integrare nell'area urbana le misure regionali è palesemente insufficiente considerato il bassissimo livello di ambizione delle misure regionali stesse. L'indicazione di un simile obiettivo - solo politicamente comoda - rappresenta di fatto la rinuncia a porre in atto misure ulteriori e più incisive che abbiano il carattere di adeguatezza e urgenza rispetto alla gravità della situazione attuale nell'area urbana. Misure di limitazione, moderazione e riduzione del traffico che, nell'area urbana più inquinata della regione, ben possono, ed anzi devono, essere molto più incisive di quelle pianificate a livello regionale. E' inoltre inaccettabile che "uno studio di settore" per definire l'utilizzo della LEZ - elemento evidentemente centrale della pianificazione della mobilità sostenibile - debba, come previsto nel piano stesso e controdedotto dall'amministrazione in questo punto, seguire l'approvazione di un Piano che è in fase di predisposizione da oltre 5 anni. In riferimento al contributo n. 162 parte 6 La valutazione del danno derivante dalla prossimità al traffico non è un esercizio teorico fine a sé stesso, da rimandarsi ad un approfondimento e ad un tempo successivo, ma viceversa ciò che, in coerenza all'obiettivo del PUMS di riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici, consente di orientare gli scenari e le opzioni integrandole e rendendo incisiva ed efficace l'azione ipotizzata. Il non aver incluso tale elemento nelle analisi del piano rende il piano gravemente viziato ab origine. Si ribadisce al riguardo la necessità che lo scenario di PUMS sia oggetto di integrazioni che diano conto di alternative e costi non soppesati. In particolare si segnalano qui di seguito aspetti che - in funzione delle misure utili e possibili allo scopo di ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria - necessitano di integrazione o di necessaria riconsiderazione per l'incoerenza o l'immotivata - anzi ingiustificabile - mancata valutazione di quanto emerso nel corso del procedimento e quanto noto a codesta Amministrazione in tema di inquinamento atmosferico e relative cause. In riferimento al contributo n. 162 parte 12 La controdeduzione inerente l'osservazione di cui sopra è generica e inconferente circa: a) la errata quantificazione delle emissioni partendo da fattori emissivi dei veicoli gravemente sottostimati. L'osservazione formulata nel 2015 è oggi ancor più vera alla luce delle evidenze emerse a seguito dei lavori della Commissione EMIS del Parlamento Europeo, lavori conclusi nel 2017 che hanno consentito di accertare che la pressoché totalità dei veicoli diesel euro 5 e 6 ha emissioni su strada che sono molte volte superiori ai limiti di legge. Si rileva in proposito che lo stesso Comune di Milano ha aderito, nel marzo 2017, al sistema "Air'volution" lanciato

nell'ambito del sistema C-40 Cities in base al quale si riconosce che i livelli emissivi di moltissime autovetture anche euro 6 giunge ad avere, a titolo esemplificativo, emissioni NOX fino a 12/15 volte il limite di legge. Alla luce di ciò deve ritenersi che il PUMS sia gravemente viziato. Il modello/sistema Copert 4 - seppure ipotizza uno scostamento fra emissioni dichiarate e emissioni su strada - è comunque un modello ormai ritenuto palesemente vetusto ed inattendibile al fine di stimare le emissioni da traffico in ambito urbano. Ciò nonostante e nonostante il successivo e più attendibile modello COPERT V sia stato emanato oltre un'anno fa, ed in particolare nel settembre 2016, il Comune ha ai fini della versione del PUMS adottata utilizzato il modello COPERT 4 - riconosciuto essere ormai errato per aver sopravvalutato fortemente la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli in funzione della classe euro. Ne consegue che - essendo tale modello vetusto ed irrealistico stato utilizzato nella valutazione degli scenari emissivi e dunque nella predisposizione delle misure - Il Piano nasce viziato ab origine per difetto di istruttoria consistente nell'aver sopravvalutato gli effetti ambientali delle misure e degli scenari di piano che quantificano la riduzione dei veicoli circolanti. Inoltre, l'errata presupposizione contenuta nella contro-osservazione, laddove ipotizza un rilevante miglioramento delle emissioni su strada e beneficio ambientale per effetto del passaggio a nuove categorie EURO (in particolare euro 6c), rivela un vizio rilevante sia laddove tace l'evidenza dello scollamento fra il passaggio a classi euro successive e il fatto che ciò non comporti di per sé un miglioramento delle emissioni reali su strada, come riconosciuto dallo stesso Comune con il sistema Air'volution, sia laddove di fatto assoggetta il miglioramento ambientale per la cittadinanza ultra-esposta agli inquinanti da traffico non già all'impatto benefico delle misure ma viceversa all'evoluzione del parco macchine, dando conseguentemente per scontati e accettati tempi estremamente lunghi per il risanamento dell'aria cittadina. In riferimento al contributo n. 162 parte 13 Si richiama quanto rilevato nella replica alla contro-osservazione sulla parte rilevante la funzione del rapporto ambientale. Errata è poi la menzione della presunta non responsabilità del Sindaco in relazione alla riconduzione della qualità in ambito cittadino entro i limiti di legge. E' infatti noto che una porzione rilevante delle emissioni che ammorbano le nostre città hanno origine locale ed in quanto tali vanno ridotte localmente con misure, ordinanze o decreti che spettano in maniera certa al Sindaco in base alle prerogative conferitegli dalla legge a tutela della salute pubblica entro il Comune amministrato. Non a caso l'art. 50 del TUEL stabilisce che "in caso di emergenze sanitarie o di igiene pubblica a carattere esclusivamente locale le ordinanze contingibili e urgenti sono adottate dal sindaco, quale rappresentante della comunità locale". Inoltre, l'art. 54 del medesimo decreto, come modificato nel 2008, attribuisce un ulteriore e differente potere di ordinanza al sindaco, in qualità di ufficiale del governo, "al fine di prevenire ed eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e la sicurezza urbana". Considerata la gravissima minaccia all'incolumità pubblica rappresentata dall'inquinamento atmosferico e la rilevanza ormai accertata delle misure di natura locale al fine di ridurre l'esposizione agli inquinanti di prossimità, il rilievo del contro-osservante circa la responsabilità regionale in materia di pianificazione sull'aria appare una affermazione superflua dato che tale responsabilità regionale non solleva né esonera il sindaco dalle sue prerogative e obblighi che non confliggono o interferiscono con la pianificazione regionale. In riferimento al contributo n. 162 parte 14 La contro-osservazione in merito alla parte 14 non risponde adeguatamente all'osservante. Il bassissimo livello di ambizione del piano e degli indici di miglioramento è ampiamente argomentato nell'osservazione. Si aggiunge che l'incoerenza ed illogicità è insita nella circostanza che livelli così bassi di miglioramento della mobilità come quelli citati nell'osservazione e non contestati dal contro-osservante con certezza non otterranno un reale impatto sulla mobilità cittadina che è l'obiettivo precipuo del piano stesso e conseguentemente non avranno che effetti di lieve entità sulla riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici di prossimità generati dal traffico. Si ricordi peraltro che una quota assai rilevante, come evidenziato dai dati AMAT e ARPA Lombardia, degli inquinanti di natura primaria (PM10 e PM2,5) derivano dall'abrasione di freni, gomme e carrozzerie cosicché il mero passaggio della mobilità privata a veicoli elettrici non può rappresentare la soluzione né in termini di impatto sanitario né in termini di vivibilità della città e di riduzione del parco auto a favore di un aumento della mobilità ciclabile e di trasporto pubblico. In riferimento al contributo n. 162 parte 15 La contro-osservazione in merito alla parte 15 è sintomatica. Il tema delle limitazioni viene cronicamente riferito unicamente all'ambito di Area C che è, evidentemente, un ambito geografico minimo rispetto a quello urbano in cui vive la popolazione. La

soluzione di ridurre le opzioni di ingresso per i motocicli più inquinanti nella sola Area C rappresenta una scelta illogica in quanto esclude dal relativo beneficio la maggioranza della popolazione che, è dato noto, non vive in area C. 1 Alvarez-Pedrerol M, Rivas I, López-Vicente M, et al. Impact of commuting exposure to traffic-related air pollution on cognitive development in children walking to school. Environ Pollut. 2017 Aug 31;231(Pt 1):837-844

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>In riferimento al contributo n. 162 parte 17 La contro-osservazione non risponde alla incongruenza fra l'ipotesi-obiettivo del piano MI-BICI - pur citato nel PUMS - di raggiungere su metropolitana milanese una domanda potenziale per la mobilità in bici pari al 20% della mobilità totale (il piano MI BICI faceva questa stima partendo da una ripartizione modale totale della mobilità in bici pari al 3.2% nel 2011) e il minimo obiettivo propostosi dal PUMS al 2024.</p> <p>L'incremento dell'1.4% di una quota modale degli spostamenti interni con bici in un lasso di tempo così esteso propostosi quale obiettivo dal PUMS rivela la perdita di un'occasione rilevante per la riduzione degli inquinanti dell'aria e il tradimento delle promesse elettorali dell'attuale sindaco che in campagna elettorale aveva promesso fra i suoi obiettivi quello di "arrivare al 20% della quota di mobilità ciclabile". In conclusione si ripropongono alla valutazione le osservazioni già presentate nel 2015 e tutt'ora valide e che vengono qui riallegate perchè siano riesaminate alla luce delle note che precedono alle contro- osservazioni ALLEGATE OSSERVAZIONI 2015</p>

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<p><b>Valutazione tecnica</b></p> <p>Non si accolgono le seguenti parti di osservazione:</p> <p>In riferimento alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 1, lettera a)</p> <p>Se l'ACB afferma che "Gli inquinanti locali, quali il black carbon, saranno quantificati esplicitamente nel Rapporto Ambientale, ma non sono qui monetizzati", ciò NON significa (come affermano gli osservanti) che l'ACB non tiene conto degli altri inquinanti dell'aria. Infatti, la metodologia adottata per le valutazioni eseguite dall'ACB tiene conto delle esternalità associate ai principali inquinanti atmosferici (PM, NOx, SO2, NMVOC), per i quali dunque le valutazioni monetarie sono state eseguite. Da questo punto di vista non si può ravvisare alcun vizio di istruttoria.</p> <p>Inoltre, la metodologia adottata per l'ACB stima i costi associati agli inquinanti atmosferici proprio sulla base degli effetti sanitari sulla popolazione, pertanto non appare corretto affermare che l'ACB abbia</p>
---

ignorato i costi sanitari sulla popolazione. Anche in questo caso non si può ravvisare alcun vizio di istruttoria.

In riferimento alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 1, lettera b) Quanto indicato nel documento di Piano è in linea con le strategie di contrasto all'inquinamento atmosferico nel contesto delle attività complessive che l'Amministrazione mette in campo. Il PUMS infatti ha competenza solo su alcune azioni e, in relazione a quelle, deve dare conto nelle proprie analisi di efficienze ed efficacia, contemperando le esigenze e la capacità di azione, confrontandosi anche con le normative sovraordinate in termini sia di possibilità di azione, sia di capacità di spesa. Peraltro in altra parte del Piano si indicano interventi con possibilità di incidere parimenti efficaci, quali la LEZ (cfr. cap. 7.4.2.2).

Inoltre l'Amministrazione, in relazione al contrasto degli inquinanti, mette in campo azioni coordinate anche in altri ambiti non di competenza del PUMS, che vengono adottate mediante altri strumenti di pianificazione e programmazione.

In relazione alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 1 punto 2 (pag. 495 relazione tecnica)

Come già evidenziato non si può ravvisare alcun vizio di istruttoria, poiché la metodologia adottata per le valutazioni eseguite dall'ACB tiene conto delle esternalità associate ai principali inquinanti atmosferici (PM, NOx, SO2, NMVOC), per i quali dunque le valutazioni monetarie sono state eseguite.

In relazione alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 1 da punto 3 a punto 6 (pag. 495 relazione tecnica)

La questione sollevata dall'osservante è stata presa in considerazione nella stesura del piano e delle controdeduzioni riportate in relazione tecnica che qui si confermano. Inoltre si specifica che la valutazione finale assunta dal Piano non esclude che si possa allargare Area C ma ne rimanda l'eventuale attuazione ad uno scenario di più lungo periodo, in quanto viene ritenuto necessario attuare in anticipo altre azioni atte a garantire la sostenibilità del sistema complessivo di mobilità. L'apparente contrasto con i risultati della ACB, non è reale in quanto nella valutazione si introducono elementi di maggiore equilibrio tra obiettivi dell'amministrazione e esigenze di mobilità dei cittadini. Tali valutazioni sono necessarie per indirizzare scelte relative ad azioni che incidono in maniera così importante sulla vita dei cittadini, ponendosi quindi, anche in termini ambientali, obiettivi più alti. Peraltro, un'altra azione di piano (LEZ – cfr. cap. 7.4.2.2) è volta ai medesimi obiettivi. L'attività di monitoraggio del Piano potrà, in ultima analisi, verificare anche eventuali correttivi e spostamenti rispetto agli orizzonti temporali.

In relazione alla applicabilità si specifica che sono allo studio le diverse possibili soluzioni, anche con un continuo confronto con il legislatore.

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

Come già evidenziato non si può ravvisare alcun vizio nel Piano, poiché la metodologia adottata per le valutazioni eseguite dall'ACB tiene conto delle esternalità associate ai principali inquinanti atmosferici (PM, NOx, SO2, NMVOC), per i quali dunque le valutazioni monetarie sono state eseguite.

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

Si conferma l'esito positivo delle stime effettuate nell'ambito del PUMS relativamente alla riduzione dell'esposizione della popolazione all'inquinamento da traffico di prossimità. Infatti nel Rapporto ambientale si stima che l'attuazione completa dello scenario di piano (scenario base) del PUMS porterà, rispetto allo stato di fatto, ad una drastica riduzione della popolazione esposta a livelli emissivi di Elemental Carbon superiori a 15 g/giorno, pari a circa 490.000 abitanti (-93%). La riduzione degli impatti ambientali residui potrà essere compensata nella fase di attuazione del Piano, attraverso una maggiore definizione delle modalità operative delle azioni di piano (ad esempio per quanto riguarda le azioni che nel PUMS trovano un'esplicitazione solo in termini di indirizzo, come ad esempio nel caso della LEZ) o attraverso altri strumenti e provvedimenti regolamentativi dell'Amministrazione.

In riferimento alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 5

Come riportato nel documento di Piano, la LEZ dovrà prevedere ".. la definizione di un sistema coerente di regole, che recepisca ed estenda la regolamentazione della circolazione veicolare adottata dalla Regione Lombardia". Pertanto, l'obiettivo della LEZ non si limita ad "integrare nell'area urbana le misure

regionali", come riportando gli osservanti, bensì ad estenderle risultando così più incisiva e mirata rispetto alla situazione di Milano.

Lo studio di settore è necessario al fine di poter compiutamente progettare la LEZ ma, come riportato nel documento di Piano, esso è già stato da tempo avviato.

In riferimento alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 6

Si ribadisce che i costi legati al danno sanitario causato dall'inquinamento atmosferico sono già stati contemplati nell'ambito delle valutazioni di Piano, pertanto non si ravvisa la necessità di integrazioni in tal senso.

In riferimento parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 12

All'atto della redazione del Rapporto Ambientale, il modello Copert 4 versione 11.0 era (come riportato nel testo) il più aggiornato disponibile. Gli osservanti osservano, a ragione, che nel frattempo il modello Copert sia stato aggiornato, tuttavia si segnala che tra la versione 11.0 e quella di fine 2016 l'unica differenza sostanziale sui fattori di emissione di ossidi di azoto è relativa ai veicoli leggeri diesel Euro 6, che sono stati notevolmente aumentati e resi quasi simili a quelli di Euro 5, mentre per le altre classi Euro i fattori di emissione di NOx sono stati confermati. Ciò significa che con l'utilizzo del nuovo modello Copert, nonché con la recente riformulazione delle fasi di applicazione della normativa Euro 6 che vede la completa attuazione delle nuove procedure (Real Driving Emissions) di omologazione dei veicoli leggeri solo con Euro 6d al 2020-2021, sono influenzate le stime degli scenari al 2024, le cui emissioni di NOx aumenterebbero del 17% circa per lo scenario di Riferimento e del 14% circa per lo scenario di Piano.

Tuttavia ciò non cambierebbe in maniera significativa le evidenze emerse nel Rapporto Ambientale: infatti, l'efficacia di riduzione delle emissioni di NOx del Piano rispetto allo scenario di Riferimento rimarrebbe dello stesso ordine di grandezza (-10% dell'attuale Rapporto Ambientale, -13% usando il nuovo modello Copert); in valore assoluto le emissioni di NOx dello scenario di Piano risulterebbero di circa un centinaio di tonnellate superiori, ma in relazione al grafico 7.12 del Rapporto Ambientale, le concentrazioni medie urbane di NO2 risulterebbero ancora al di sotto del Valore Limite di 40 µg/m<sup>3</sup>. Si sottintende il fatto che gli sforzi della Commissione Europea in tema di regolamentazione Euro 6 siano stati sufficienti per far sì che, da Euro 6d, i veicoli leggeri diesel riescano a rispettare i limiti normativi. In conclusione, l'adozione del nuovo modello Copert non cambierebbe in maniera sostanziale le conclusioni a cui giunge il Rapporto Ambientale, al contrario in fase di Monitoraggio del Piano sarà sicuramente utilizzato il nuovo modello Copert.

Infine, non è corretto affermare che il miglioramento ambientale non risulti legato all'impatto benefico delle misure "dando conseguentemente per scontati e accettati tempi estremamente lunghi per il risanamento dell'aria cittadina". Infatti, il Piano già prevede misure (quali la riduzione dei flussi veicolari o la riduzione del numero di veicoli) che apporteranno benefici in termini di riduzione dell'inquinamento; inoltre, il Piano delinea ulteriori misure migliorative, quali l'attuazione di una Low Emission Zone, che apporteranno ulteriori benefici.

In riferimento alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 13:

I poteri citati dagli osservanti, così come conferiti al Sindaco dagli artt. 50 e 54 del TUEL, si riferiscono alle cosiddette ordinanze sindacali contingibili e urgenti, ovvero provvedimenti di particolare ed eccezionale natura. I presupposti di questi atti sono, tuttavia, rappresentati da situazioni di necessità a carattere eccezionale ed imprevedibile che non possono essere affrontate con gli strumenti amministrativi ordinari. In altre parole, i provvedimenti contingibili e urgenti devono essere caratterizzati dall'urgenza (cioè dalla indifferibilità del provvedimento), dalla contingibilità (ovvero dalla straordinarietà e imprevedibilità dell'evento) e dalla temporaneità degli effetti del provvedimento (legata al perdurare dello stato di necessità).

Appare evidente come le problematiche di inquinamento atmosferico che caratterizzano Milano, così come il resto della Val Padana, non possono essere risolte mediante provvedimenti di natura contingibile e urgente; al contrario, esse devono essere necessariamente affrontate mediante provvedimenti ordinari di natura strutturale. Ben lungi dall'esimersi dall'affrontare i suddetti aspetti, il documento di Piano prevede per l'appunto l'implementazione nel lungo-medio periodo di strumenti strutturali, tra i quali alcuni specificamente indirizzati alle problematiche ambientali (quale l'istituzione di una LEZ).



In riferimento alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 14:

La valutazione del 'reale impatto' sulla mobilità cittadina delle misure che verranno adottate in attuazione dello Scenario di Piano, così come la conseguente riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici di prossimità generati dal traffico, dovrà essere effettuata in fase di monitoraggio VAS del Piano.

Per quanto riguarda la mobilità elettrica, si sottolinea come l'utilizzo di veicoli elettrici comporterà non solo l'eliminazione delle emissioni allo scarico, ma anche di parte delle emissioni di polveri atmosferiche prodotte dall'usura dei sistemi frenanti ad attrito meccanico. Infatti, la presenza sui veicoli elettrici di sistemi a frenata rigenerativa riduce i tempi di utilizzo dei freni ad attrito meccanico e, di conseguenza, le relative emissioni di polveri, tra le più tossiche fra le cosiddette non-exhaust. Pertanto, la diffusione della mobilità elettrica potrà contribuire in maniera significativa sulla riduzione dell'impatto sanitario della mobilità privata sia per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico sia in relazione ad altri aspetti (si pensi, ad esempio, all'impatto acustico).

In riferimento alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 15:

In relazione al contrasto alla pervasività di motocicli e ciclomotori in città, in altre parti del piano è indicata la necessità di incrementare il controllo in particolare sulla sosta irregolare e a danno della mobilità pedonale. Invece il riferimento ai motocicli riferito ad Area C è stato recepito con una modifica testuale nella fase precedente dell'iter del piano. La nuova osservazione, che reitera la proposta, trova riscontro nella LEZ (cfr. cap. 7.4.2.2) nella parte emendata in consiglio comunale in quanto la possibilità di estendere le limitazioni a classi di veicoli oggi non previsti dalle norme regionali, può essere utilizzata per il controllo di motocicli e ciclomotori.

Si accoglie la seguente parte, tuttavia con modifiche.

In riferimento alla parte relativa alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 17:

In coerenza con le modifiche avvenute in seguito all'approvazione in Consiglio Comunale e con le osservazioni accolte che riguardano gli obiettivi della quota modale ciclabile, si propone di "accogliere parzialmente", specificando che:

Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili su tutto il territorio e superabili, in particolare, con riferimento all'area più centrale della città, interna alla cerchia filoviaria. Nelle periferie, dove il territorio è solo parzialmente urbanizzato si concentreranno infatti gli sforzi dell'amministrazione comunale per favorire sia gli spostamenti quotidiani sia quelli legati, al tempo libero, al cicloturismo e allo sport. Tali sforzi saranno quindi rivolti a concretizzare gli obiettivi della Carta e le azioni di piano, nei limiti delle risorse disponibili, saranno velocizzate in relazione sia agli aspetti infrastrutturali, sia alla diffusione dei servizi quali il bike sharing.

Per quanto riguarda le modalità di realizzazione, le regole e i criteri per la costruzione di un telaio di itinerari dedicati alla ciclabilità, si fa riferimento alle integrazioni accolte e si specifica che

"In seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica". In nota: In coerenza con quanto previsto dalla Legge n. 2/18, approvata l'11 gennaio 2018, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"

Saranno quindi comprese quindi azioni di monitoraggio dei ciclisti per l'individuazione degli itinerari maggiormente utilizzati e le necessarie analisi costi/benefici in riferimento anche alla tipologia di realizzazione dei percorsi.

Nel documento di piano è altresì evidenziato che, in coerenza con il piano MiBici, "I tracciati prioritari sono prevalentemente radiali e si sviluppano tra centro e periferia: essi proseguono, in continuità con i percorsi individuati nei comuni esterni al territorio milanese, per consentire e agevolare gli spostamenti lavorativi e soprattutto per il tempo libero e il cicloturismo".

**Modifica proposta**

A pagina 108 il primo, secondo e terzo capoverso, sono sostituiti per effetto delle osservazioni 117\_04 e 077\_02. Il testo nuovo, così integrato, è il seguente: "Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) sono interamente confermati e vanno intesi come conseguibili su tutto il territorio e superabili, in particolare, con riferimento all'area più centrale della città, interna alla cerchia filoviaria.

Nelle periferie, dove il territorio è solo parzialmente urbanizzato si concentreranno infatti gli sforzi dell'amministrazione comunale per favorire sia gli spostamenti quotidiani sia quelli legati, al tempo libero, al cicloturismo e allo sport.

Tali sforzi saranno quindi rivolti a concretizzare gli obiettivi della Carta e le azioni di piano, nei limiti delle risorse disponibili, saranno velocizzate in relazione sia agli aspetti infrastrutturali, sia alla diffusione dei servizi quali il bike sharing".

A pagina 108, alla fine delle modifiche di testo introdotte dalle osservazioni 117\_04 e 077\_02, per effetto delle osservazioni 129\_10 e 058\_14, dopo la frase che termina con le parole "servizi quali il bike sharing." aggiungere la seguente frase: "Allo stesso tempo sarà necessario accompagnare gli interventi 'strutturali' qui descritti e considerati nello strumento di simulazione con politiche più ampie, in particolare di comunicazione, marketing, educazione che dovranno essere identificate e tempestivamente attuate utilizzando lo strumento specifico del Biciplan, da avviare immediatamente a valle dell'approvazione del PUMS, nonché un sistema di monitoraggio che consenta di controllare con continuità l'efficacia delle azioni intraprese".

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
114_01	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455832/2017	09/10/2017 12:00:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il Piano proposto sottovaluta fortemente – anche nella articolazione degli scenari – l’impatto sanitario sulla popolazione, ed il relativo costo, derivante dalla massiccia e diffusa esposizione della cittadinanza al traffico di prossimità ed alle sue emissioni e la conseguente necessità ed urgenza di procedere a rilevanti e massicci interventi di riduzione del traffico. In particolare il piano si presenta illogico e incoerente rispetto alle stesse premesse contenute nel Rapporto ambientale ove si esplicita chiaramente l’impatto sanitario gravissimo - ribadito nelle nostre precedenti osservazioni che vengono qui richiamate per quanto utile e necessario e peraltro noto all’Amministrazione - per la popolazione dell’esposizione agli inquinanti di traffico, In particolare si sottovaluta gravemente o si accantonano immotivatamente e su basi frutto di una carenza di istruttoria: a) il carattere di primaria importanza del fattore temporale dell’azione comunale volta a ridurre fortemente il traffico nell’area urbana. b) la centralità della riduzione del traffico privato nell’ambito della pianificazione con strumenti di limitazione mediante price charging o limitazioni all’ingresso per classi emissive e/o altri strumenti (regolazione della sosta o altro capaci di indurre un cambiamento rilevante in un breve periodo di tempo). In particolare in relazione alle osservazioni già presentate in data 7 maggio 2015 - che vengono qui sostanzialmente riproposte rilevandosi che le contro-osservazioni dell’amministrazione contenute nella Relazione tecnica non contro-deduccono adeguatamente ai rilievi sollevati. In particolare, in riferimento al contributo n. 162 parte 1 In relazione alla contro-osservazione sul punto 1 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a: a) ad un effetto negativo dell’estensione di Area C per una fetta della popolazione (prevalentemente quella residente nell’area esterna alla Area C estesa) che si rapporta alla sottoposizione al pagamento della tariffa e alla maggiore difficoltà di spostamento a causa di una maggiore rarità del TPL. Effetto negativo che può d’altro canto ben essere almeno in parte compensato dall’integrazione di mobilità con una politica della ciclabilità molto più incisiva di quella prevista dal PUMS (su cui si vedano le altre osservazioni) ed una più forte spinta del TPL; effetto negativo che, d’altro canto, non potrebbe comunque essere considerato come un valido motivo per evitare di adottare una o più misure capaci di portare una significativa riduzione dell’impatto sanitario sulla popolazione. Non solo, ma è l’ACB a riconoscere a pagina 25 che “Gli inquinanti locali, quali il black carbon, saranno quantificati esplicitamente nel Rapporto Ambientale, ma non sono qui monetizzati. Dunque, i benefici del PUMS saranno sottostimati per questa componente”. Ne consegue che la descrizione dell’ACB di tutti gli scenari tende a sottostimare il beneficio derivante dalla riduzione del B/C e di tutti gli inquinanti dell’aria. Questo è un vizio di istruttoria dell’ACB - e conseguentemente del piano - che ne inficia gravemente gli scenari. Inoltre, ed ancora più grave, è appunto la mancata valutazione monetaria derivante dalla riduzione del PM 2.5 o dell’NO2 che deriverebbe dai vari scenari di piano, inquinanti questi normati ed i cui limiti Milano supera cronicamente. Ciò altera ovviamente tutta l’ACB che, non inserendo fra gli elementi di valutazione né il costo economico derivante dall’inquinamento né quello sanitario, altera in maniera grossolana lo stesso obiettivo del piano che, lo si ricorda, ha come proprio cuore l’obiettivo di “assicurare l’abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico” (art. 22 L. 340/2000). Parimenti non vi è traccia che sia stata ricondotta all’interno della ACB ( e dunque negli</p>

scenari di piano) la valutazione dell'impatto sanitario e del costo ad esso conseguente a carico della popolazione, costo che, è ormai facilmente quantificabile grazie ad una letteratura ormai cospicua che è riconosciuta e fatta propria dall'OECD e dall'OMS e dalla Banca Mondiale . L'aver ignorato tale costo nell'ambito dell'ACB e conseguentemente della valutazione degli scenari di piano rappresenta un vizio di istruttoria grave ed irreparabile se non rivalutando e riformulando gli scenari di piano in funzione del costo che la città di Milano e la sua popolazione sopportano a causa dell'inquinamento dell'aria. b) Alla osservazione che "L'estensione di Area C è efficiente, ma ha dei profili di distribuzione dei costi piuttosto complessi e di difficile accettabilità sociale". Riguardo tale inciso dell'ACB, e la presunta "complessità e scarsa accettabilità sociale" delle misure ipotizzate - valutazioni peraltro soggettive e non dimostrate laddove non si considera viceversa il plauso sociale che presumibilmente deriverebbe dalla realizzazione di una mobilità che proteggesse i cittadini dagli inquinanti da traffico - si rileva che esse non possono giustificare in alcun modo la scelta di non adottare una misura efficiente. In questo senso si deve far presente che la Corte di Giustizia Europea ha, proprio nella sentenza pronunciata avverso l'Italia (C-68/11 Commissione Europea/Repubblica Italiana) nel procedimento di infrazione per violazione dei limiti del PM10 chiarito come - quando si tratti di salute umana a rischio a causa della violazione dei limiti di legge per gli inquinanti dell'aria - non sono accettabili giustificazioni di natura politica, di accettabilità sociale, o economica che valgano ad esonerare la pubblica amministrazione dall'obbligo di procedere all'adozione delle misure che servono a ridurre l'esposizione agli inquinanti atmosferici per la popolazione da essa governata. In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 2 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a: a) "i costi per alcuni utenti derivanti dall'insufficiente livello di trasporto pubblico". A tale riguardo vi è un vizio di istruttoria ove non si soppesa - a fronte del relevantissima esposizione della popolazione alle emissioni del traffico privato - il danno che la popolazione trae da tali inquinanti, danno che è di sicuro maggior rilievo del costo che deriva ad una fascia della popolazione per un presunto insufficiente livello di trasporto pubblico ed al quale, d'altra parte, l'amministrazione comunale può e deve coerentemente sopperire in tempi rapidi integrando il servizio di superficie, facilitando la pedonalità e la ciclabilità. In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 3 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a: a) al fatto che i modelli indicherebbero un effetto pressoché nullo dell'estensione di area C. Tale controdeduzione è in contraddizione con i risultati dell'ACB e comunque pare fare riferimento all'ipotesi di certo meno auspicabile dell'estensione di Area C, ovvero quella che vedrebbe un unico confine di area C esteso alla cerchia filoviaria. Inoltre si ritiene fuorviante una simile conclusione laddove è evidente che l'estensione dell'area a tariffa deve comunque essere integrata da altre misure di trasporto (Ciclabilità, mezzi pubblici, car sharing elettrico) in grado di compensare il divieto o la tariffazione all'ingresso. La controdeduzione è pertanto fuorviante e imprecisa e priva di pregio. In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 1 punto 4 (pag. 495 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione: a) controdeduce con considerazioni scontate, peraltro già inserite fra le osservazioni dello stesso osservante e non contestate (per esempio che "la riduzione del traffico non è perseguita e perseguibile unicamente tramite l'estensione di area C"). Anche in questo caso le controdeduzioni si riferiscono unicamente all'unico scenario non auspicabile di estensione di Area C ovvero quello che comporta non l'istituzione di un doppio cordone ma quello della mera estensione del limite alla cerchia filoviaria. In relazione alla contro-osservazione sul contributo 162 parte 1 punto 5 (pag. 496 relazione tecnica) si rileva che la contro-osservazione fa prevalentemente riferimento a: a) la pretesa stabilità dell'effetto di charging di Area C, deducendo che l'osservante sbaglierebbe a ritenere necessaria una revisione periodica della tariffa - per altro raccomandata dalla Commissione speciale su Ecopass. A smentita di quanto dedotto nella contro-osservazione sono noti gli ultimi dati pubblicati ad agosto 2017 di un rilevante incremento del traffico in Area C . In relazione alla contro-osservazione sul contributo n. 162 punto 6 (pag. 496 relazione tecnica) si rileva che essa fa prevalentemente riferimento a: a) le ragioni di difficile applicabilità della opzione Area C a due cordoni concludendo, in maniera assolutamente incoerente, che lo scenario di estensione è auspicabile solo in una prospettiva di medio lungo termine. La controdeduzione è incoerente in quanto le difficoltà citate non si risolveranno per il trascorrere del tempo e viceversa quest'ultimo comporterà l'accrescersi del danno attualmente subito dalla popolazione per effetto dell'esposizione agli inquinanti. In riferimento

alla contro-osservazione sul contributo n. 162 parte 3 si rileva che : a) l'osservazione - ove segnala la letteratura che evidenzia la pericolosità per cardiopatici e diabetici di camminare in aree trafficate - non vuole rappresentare una critica alla relazione ambientale ma viceversa alla pianificazione che omette di prendere in seria considerazione la tematica riguardante l'esposizione della popolazione agli inquinanti del traffico e l'urgenza di prendere provvedimenti che intervengano riducendo drasticamente il traffico nell'area urbana. Quanto alla valutazione che si trae dal progetto di Barcellona sull'effetto benefico della ciclabilità per contro-bilanciare gli effetti negativi della sedentarietà e obesità, essa nulla toglie al dato che riconduce all'esposizione al traffico un rischio aggiuntivo di eventi cardiocircolatori e respiratori per effetto dell'esposizione, anche a brevissimo termine, di soggetti (anche sani) alle esalazioni del traffico. E alla conseguente indispensabile priorità di ridurre il traffico. Al riguardo e lasciando cardiopatici e diabetici a parte si rammenta che l'esposizione dei bambini al traffico di prossimità nel tragitto casa-scuola e viceversa è capace di danneggiare la memoria e le capacità cognitive dei bambini come emerge da un recentissimo studio dell'equipe dell'epidemiologo catalano Jordi Sunyer<sup>1</sup>. L'omissione di valutazione del danno sanitario di questo profilo e l'analisi di scenari aggiuntivi che riducano ulteriormente ed in un periodo più breve gli inquinanti da traffico vizia il piano ab origine. In riferimento alla contro-osservazione al contributo n. 162 parte 4 La contro-osservazione asserisce che il piano interverrebbe già in maniera consistente sulla riduzione del rischio sanitario. L'affermazione è priva di pregio laddove l'orizzonte temporale che il PUMS propone implica - ammesso che lo scenario di riduzione del BC sia verosimile - il persistere di un danno gravissimo per molti anni e comporta una scelta dell'amministrazione di non occuparsi di tale danno ma di accettare il suo persistere. Inoltre - pure a tale orizzonte temporale remoto (2024) - si accetta il permanere di una esposizione della popolazione al BC, definita critica dal Rapporto Ambientale, di circa 60 mila abitanti di Milano, ciò che, proprio alla luce dell'orizzonte temporale lungo proposto, manifesta un fallimento del PUMS a priori. In riferimento al contributo n. 162 parte 5 Si rileva che l'obiettivo dichiarato della LEZ di integrare nell'area urbana le misure regionali è palesemente insufficiente considerato il bassissimo livello di ambizione delle misure regionali stesse. L'indicazione di un simile obiettivo - solo politicamente comoda - rappresenta di fatto la rinuncia a porre in atto misure ulteriori e più incisive che abbiano il carattere di adeguatezza e urgenza rispetto alla gravità della situazione attuale nell'area urbana. Misure di limitazione, moderazione e riduzione del traffico che, nell'area urbana più inquinata della regione, ben possono, ed anzi devono, essere molto più incisive di quelle pianificate a livello regionale. E' inoltre inaccettabile che "uno studio di settore" per definire l'utilizzo della LEZ - elemento evidentemente centrale della pianificazione della mobilità sostenibile - debba, come previsto nel piano stesso e controdedotto dall'amministrazione in questo punto, seguire l'approvazione di un Piano che è in fase di predisposizione da oltre 5 anni. In riferimento al contributo n. 162 parte 6 La valutazione del danno derivante dalla prossimità al traffico non è un esercizio teorico fine a sé stesso, da rimandarsi ad un approfondimento e ad un tempo successivo, ma viceversa ciò che, in coerenza all'obiettivo del PUMS di riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici, consente di orientare gli scenari e le opzioni integrandole e rendendo incisiva ed efficace l'azione ipotizzata. Il non aver incluso tale elemento nelle analisi del piano rende il piano gravemente viziato ab origine. Si ribadisce al riguardo la necessità che lo scenario di PUMS sia oggetto di integrazioni che diano conto di alternative e costi non soppesati. In particolare si segnalano qui di seguito aspetti che - in funzione delle misure utili e possibili allo scopo di ridurre l'esposizione della popolazione agli inquinanti dell'aria - necessitano di integrazione o di necessaria riconsiderazione per l'incoerenza o l'immotivata - anzi ingiustificabile - mancata valutazione di quanto emerso nel corso del procedimento e quanto noto a codesta Amministrazione in tema di inquinamento atmosferico e relative cause. In riferimento al contributo n. 162 parte 12 La controdeduzione inerente l'osservazione di cui sopra è generica e inconferente circa: a) la errata quantificazione delle emissioni partendo da fattori emissivi dei veicoli gravemente sottostimati. L'osservazione formulata nel 2015 è oggi ancor più vera alla luce delle evidenze emerse a seguito dei lavori della Commissione EMIS del Parlamento Europeo, lavori conclusi nel 2017 che hanno consentito di accertare che la pressoché totalità dei veicoli diesel euro 5 e 6 ha emissioni su strada che sono molte volte superiori ai limiti di legge. Si rileva in proposito che lo stesso Comune di Milano ha aderito, nel marzo 2017, al sistema "Air'volution" lanciato nell'ambito del sistema C-40 Cities in base al quale si riconosce che i livelli emissivi di moltissime autovetture anche euro

6 giunge ad avere, a titolo esemplificativo, emissioni NOX fino a 12/15 volte il limite di legge. Alla luce di ciò deve ritenersi che il PUMS sia gravemente viziato. Il modello/sistema Copert 4 - seppure ipotizza uno scostamento fra emissioni dichiarate e emissioni su strada - è comunque un modello ormai ritenuto palesemente vetusto ed inattendibile al fine di stimare le emissioni da traffico in ambito urbano. Ciò nonostante e nonostante il successivo e più attendibile modello COPERT V sia stato emanato oltre un'anno fa, ed in particolare nel settembre 2016, il Comune ha ai fini della versione del PUMS adottata utilizzato il modello COPERT 4 - riconosciuto essere ormai errato per aver sopravvalutato fortemente la riduzione delle emissioni inquinanti dei veicoli in funzione della classe euro. Ne consegue che - essendo tale modello vetusto ed irrealistico stato utilizzato nella valutazione degli scenari emissivi e dunque nella predisposizione delle misure - Il Piano nasce viziato ab origine per difetto di istruttoria consistente nell'aver sopravvalutato gli effetti ambientali delle misure e degli scenari di piano che quantificano la riduzione dei veicoli circolanti. Inoltre, l'errata presupposizione contenuta nella contro-osservazione, laddove ipotizza un rilevante miglioramento delle emissioni su strada e beneficio ambientale per effetto del passaggio a nuove categorie EURO (in particolare euro 6c), rivela un vizio rilevante sia laddove tace l'evidenza dello scollamento fra il passaggio a classi euro successive e il fatto che ciò non comporti di per sé un miglioramento delle emissioni reali su strada, come riconosciuto dallo stesso Comune con il sistema Air'volution, sia laddove di fatto assoggetta il miglioramento ambientale per la cittadinanza ultra-esposta agli inquinanti da traffico non già all'impatto benefico delle misure ma viceversa all'evoluzione del parco macchine, dando conseguentemente per scontati e accettati tempi estremamente lunghi per il risanamento dell'aria cittadina. In riferimento al contributo n. 162 parte 13 Si richiama quanto rilevato nella replica alla contro-osservazione sulla parte rilevante la funzione del rapporto ambientale. Errata è poi la menzione della presunta non responsabilità del Sindaco in relazione alla riconduzione della qualità in ambito cittadino entro i limiti di legge. E' infatti noto che una porzione rilevante delle emissioni che ammorbano le nostre città hanno origine locale ed in quanto tali vanno ridotte localmente con misure, ordinanze o decreti che spettano in maniera certa al Sindaco in base alle prerogative conferitegli dalla legge a tutela della salute pubblica entro il Comune amministrato. Non a caso l'art. 50 del TUEL stabilisce che "in caso di emergenze sanitarie o di igiene pubblica a carattere esclusivamente locale le ordinanze contingibili e urgenti sono adottate dal sindaco, quale rappresentante della comunità locale". Inoltre, l'art. 54 del medesimo decreto, come modificato nel 2008, attribuisce un ulteriore e differente potere di ordinanza al sindaco, in qualità di ufficiale del governo, "al fine di prevenire ed eliminare gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e la sicurezza urbana". Considerata la gravissima minaccia all'incolumità pubblica rappresentata dall'inquinamento atmosferico e la rilevanza ormai accertata delle misure di natura locale al fine di ridurre l'esposizione agli inquinanti di prossimità, il rilievo del contro-osservante circa la responsabilità regionale in materia di pianificazione sull'aria appare una affermazione superflua dato che tale responsabilità regionale non solleva né esonera il sindaco dalle sue prerogative e obblighi che non confliggono o interferiscono con la pianificazione regionale. In riferimento al contributo n. 162 parte 14 La contro-osservazione in merito alla parte 14 non risponde adeguatamente all'osservante. Il bassissimo livello di ambizione del piano e degli indici di miglioramento è ampiamente argomentato nell'osservazione. Si aggiunge che l'incoerenza ed illogicità è insita nella circostanza che livelli così bassi di miglioramento della mobilità come quelli citati nell'osservazione e non contestati dal contro-osservante con certezza non otterranno un reale impatto sulla mobilità cittadina che è l'obiettivo precipuo del piano stesso e conseguentemente non avranno che effetti di lieve entità sulla riduzione dell'esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici di prossimità generati dal traffico. Si ricordi peraltro che una quota assai rilevante, come evidenziato dai dati AMAT e ARPA Lombardia, degli inquinanti di natura primaria (PM10 e PM2,5) derivano dall'abrasione di freni, gomme e carrozzerie cosicché il mero passaggio della mobilità privata a veicoli elettrici non può rappresentare la soluzione né in termini di impatto sanitario né in termini di vivibilità della città e di riduzione del parco auto a favore di un aumento della mobilità ciclabile e di trasporto pubblico. In riferimento al contributo n. 162 parte 15 La contro-osservazione in merito alla parte 15 è sintomatica. Il tema delle limitazioni viene cronicamente riferito unicamente all'ambito di Area C che è, evidentemente, un ambito geografico minimo rispetto a quello urbano in cui vive la popolazione. La soluzione di ridurre le opzioni di ingresso per i motocicli più inquinanti nella sola Area C rappresenta una

scelta illogica in quanto esclude dal relativo beneficio la maggioranza della popolazione che, è dato noto, non vive in area C. 1 Alvarez-Pedrerol M, Rivas I, López-Vicente M, et al. Impact of commuting exposure to traffic-related air pollution on cognitive development in children walking to school. Environ Pollut. 2017 Aug 31;231(Pt 1):837-844

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>In riferimento al contributo n. 162 parte 17 La contro-osservazione non risponde alla incongruenza fra l'ipotesi-obiettivo del piano MI-BICI - pur citato nel PUMS - di raggiungere su metropolitana milanese una domanda potenziale per la mobilità in bici pari al 20% della mobilità totale (il piano MI BICI faceva questa stima partendo da una ripartizione modale totale della mobilità in bici pari al 3.2% nel 2011) e il minimo obiettivo proposti dal PUMS al 2024.</p> <p>L'incremento dell'1.4% di una quota modale degli spostamenti interni con bici in un lasso di tempo così esteso proposti quale obiettivo dal PUMS rivela la perdita di un'occasione rilevante per la riduzione degli inquinanti dell'aria e il tradimento delle promesse elettorali dell'attuale sindaco che in campagna elettorale aveva promesso fra i suoi obiettivi quello di "arrivare al 20% della quota di mobilità ciclabile". In conclusione si ripropongono alla valutazione le osservazioni già presentate nel 2015 e tutt'ora valide e che vengono qui riallegate perchè siano riesaminate alla luce delle note che precedono alle contro-osservazioni ALLEGATE OSSERVAZIONI 2015</p>

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione addotta alla osservazione 133_01.
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_01	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

## CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire all'inizio del capitolo

### **Motivazione**

Le Linee ferroviarie 5 di Trenord devono essere considerate parte integrante del sistema di TPL urbano e metropolitano. L'accessibilità urbana con modo pubblico è oggi, di fatto, impedita in molte aree remote della metropoli dove ha origine la mobilità pendolare a causa della mancanza di adeguate connessioni con le stazioni ferroviarie. È necessario garantire un'effettiva fruibilità della rete di trasporto su ferro anche da chi risiede in tali aree. Questo significa da un lato puntare a una integrazione fisica (nodi di interscambio), progettuale (linee e orari) e tariffaria piena tra treni, autolinee e trasporto urbano, dall'altro creare adeguati spazi per la sosta delle auto in corrispondenza delle stazioni. Occorre, a tal proposito, uscire dalla logica dei parcheggi di corrispondenza alle porte di Milano, per due ragioni: 1) non potranno mai soddisfare la domanda di sosta pendolare, 2) questa logica costringe i pendolari a incolonnarsi quotidianamente lungo la rete viabilistica metropolitana fino alle porte di Milano e qui a saturare la viabilità locale e gli spazi pubblici per la sosta. Per tali motivi, è necessario per il futuro puntare su nuovi parcheggi di interscambio presso le stazioni ferroviarie situate fuori dall'area urbana del capoluogo. Sempre nell'ottica di considerare le linee 5 ossatura portante del TPL metropolitano e urbano, il Municipio 8 considera fondamentale la realizzazione delle seguenti nuove stazioni: 1)

Stazione Stephenson: la realizzazione di questa fermata, a metà strada tra le stazioni Certosa e Rho-Fiera, è strategica in quanto servirebbe i nuovi insediamenti di Cascina Merlata, l'area Stephenson e il lato meridionale dell'area Expo, di cui si prevede la riconversione in nuovo polo universitario; tutte zone ad oggi prive di infrastrutture di trasporto pubblico. La stazione verrebbe servita sia dai treni del Passante (attuali linee 55-S6) sia dalla futura Circle Line. La costruzione della stazione va poi accompagnata dalla realizzazione della viabilità di accesso alla stessa, ad oggi inesistente, e di un collegamento TPL di forza con Molino Dorino MI, per cui parzialmente già si dispone di fondi derivanti da oneri di urbanizzazione. 2) Stazione Caracciolo: si ritiene di grande utilità la realizzazione di una fermata intermedia tra Bovisa e Domodossola sulla linea per Cadorna, all'altezza delle vie Caracciolo-Mac Mahon e a breve distanza dallo scalo Farini; tale stazione avrebbe il grande pregio di collegare velocemente la zona sia con il centro, sia con Bovisa (e l'hinterland nord-milanese), creando così un collegamento veloce su ferro tra due quartieri vicini tra loro ma che, fino ad oggi, sono rimasti nettamente separati proprio dallo scalo. Il Municipio 8 è inoltre estremamente interessato alla verifica di fattibilità, a ridosso del Cavalcavia Bacula, di una stazione di interscambio tra Ferrovie Nord (tratta Bovisa-Cadorna), Passante ferroviario e direttrici nazionali e internazionali che interessano la linea di superficie per Porta Garibaldi. Circle Line (S16): affinché questa nuova linea possa essere considerata parte integrante della rete urbana del trasporto pubblico, oltre alla realizzazione delle previste nuove fermate (Stephenson per il Municipio 8) è necessario che le frequenze siano di almeno 15 minuti, dunque maggiori di quelle tipiche delle linee suburbane (che è solo di un treno ogni mezz'ora). Con le attuali infrastrutture, tuttavia, appare difficile si possa porre in atto un simile standard di servizio; è quindi necessario, in un orizzonte di lungo periodo, cogliere l'occasione della riqualificazione degli scali per recuperare le risorse necessarie alla realizzazione di quegli interventi che, tramite la separazione delle diverse tipologie di treni su binari dedicati e la riduzione delle interferenze tra le varie linee,



consentano l'effettuazione di un servizio di tipo urbano. Nel frattempo, prendendo a riferimento lo scenario PUMS - figura 7.4 del DdP - modello a regime, si potrebbe attestare a Rho il previsto servizio R a cadenza oraria da Bergamo, al fine di integrare la 516 (prevista inizialmente a cadenza 30') per tutta la tratta Lambrate-Rho; in tale modo si creerebbe anche un servizio diretto Bergamo-Rho Fiera (e quindi nuovo polo ex area Expo), mentre Porta Garibaldi e Villapizzone sono già collegate in maniera più veloce e frequente da Pioltello tramite Passante ferroviario (55-56).

**Testo originale**

**Testo nuovo**

## ESITO PROPOSTO

### **Esito**

Si propone di

**Accogliere parzialmente**

### **Valutazione tecnica**

Viene accolta la mozione sulla stazione intermedia tra Bovisa e Domodossola, pertanto il testo viene modificato, mentre per gli altri temi si rende noto che essi sono già contenuti nel testo:

- Il tema delle linee S che devono diventare vere e proprie metropolitane è ampiamente discusso all'interno del Piano;
- Al par. 7.1.1.4 il PUMS si richiama già la necessità di parcheggi di interscambio presso la stazioni ferroviarie;
- La necessità di realizzazione previa verifica delle nuove stazioni di Stephenson e Bacula è già contenuta nel Piano;

**Emendamento n. 209 sub 1 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018).**

### **Modifica proposta**

**[...]A pagina 131, aggiungere Alla fine del secondo capoverso "Si studierà comunque, in via prioritaria, la realizzazione di una stazione intermedia tra Bovisa e Domodossola, per migliorare l'accessibilità alla zona Bullona/Cagnola, all'altezza dell'incrocio tra le vie Caracciolo e Mac Mahon".**

### **Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione.
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso da quello indicato.
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_10	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
L'affermazione sull'attribuzione all'agenzia del TPL la competenza sui servizi ferroviari suburbani che comporterebbe una revisione normativa, è impropria all'interno del PUMS

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Testo da eliminare:</p> <p>Di grande importanza è infine il tema della titolarità della programmazione dei servizi di trasporto pubblico di Area Vasta. Il PUMS, riconosciuta la necessità ormai inderogabile di costituire l'Agenzia di Bacino per la gestione integrata dei servizi di TPL, valuta altresì fondamentale che a questa sia demandata anche la competenza sui servizi ferroviari suburbani, la cui programmazione è da ritenersi necessariamente integrata con quella dei servizi di trasporto pubblico locale.</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie la richiesta di eliminare la frase, dal momento che il PUMS formula una propria ipotesi in relazione agli effetti che l'integrazione avrebbe sull'ambito oggetto di studio. Tuttavia si concorda con l'opportunità di porre maggiore evidenza al fatto che l'affermazione è una proposta elaborata all'interno del PUMS, a tal fine il testo originale può essere modificato.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 118, alla fine del capitolo 7.1.1, nell'ultimo capoverso sostituire la frase: "valuta altresì fondamentale che a questa sia demandata anche la competenza sui servizi ferroviari suburbani, la cui programmazione è da ritenersi necessariamente integrata con quella dei servizi di trasporto pubblico locale" con la frase: " valuta altresì che risulterebbe opportuno che a questa fosse demandata anche la

competenza sui servizi ferroviari suburbani, la cui programmazione è da ritenersi, in ogni caso, necessariamente da integrare con quella dei servizi di trasporto pubblico locale"

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_26	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
La collocazione della stazione di porta è da definire nel tratto di linea tra le attuali Segrate e Pioltello in relazione agli esiti della valutazioni che la rapportano al tipo di collegamento da realizzarsi con l'aeroporto di Linate

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da eliminare: Tale soluzione, che comporterebbe l'abbandono della storica ipotesi di Pioltello come stazione dell'est Milano, è tuttavia da mettere in relazione con le strategie di sviluppo del nodo e degli scenari del Secondo Passante, su questo tema è stato avviato un gruppo di lavoro nell'ambito del Tavolo nodo ferroviario milanese, coordinato da Regione Lombardia.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non viene accolta la richiesta di eliminazione completa del periodo, tuttavia viene accolta la specifica sulla futura definizione della localizzazione della nuova stazione indicata in motivazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 133, nel secondo capoverso che segue l'elenco puntato, dopo le parole "mediante l'impiego di un collegamento dedicato", sostituite l'intero capoverso con la seguente frase: "Tale soluzione, che non implica necessariamente l'abbandono della storica ipotesi di Pioltello come stazione dell'est Milano, è tuttavia da mettere in relazione con le strategie di sviluppo del nodo e degli scenari del Secondo Passante, nonché da verificare in termini di fattibilità tecnico-economica rispetto a diverse alternative di collegamento dell'aeroporto" nell'ambito dello specifico gruppo di lavoro del Tavolo nodo ferroviario milanese, coordinato da Regione Lombardia".

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso da quello indicato.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
091_01	Mattia Malgarini	452693/2017	09/10/2017 11:11:57

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La chiusura dell'anello ferroviario permetterebbe la creazione di una vera "Circle line" che andrebbe a servire zone periferiche della città attualmente non servite dalla ferrovia e permetterebbe di scaricare parzialmente l'altro lato dell'anello attualmente saturo.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il tema va approfondito con gli altri soggetti (Gestore dei servizi ed RFI) soprattutto laddove la realizzazione di nuove fermate ravvicinate su tratte che vedono la presenza di servizi misti suburbani/regionali potrebbe comportare ricadute negative sui tempi di percorrenza e sulla capacità della linea: si pensi soprattutto al tratto est dove i treni Regionali diretti a Greco corrono sugli stessi binari della linea S9 e futura S16, o al tratto sud in futuro interessato dai Regionali da Mortara.	Andrebbe valutata la chiusura dell'anello ferroviario "linea di cintura", con la costruzione di una tratta ferroviaria che permetta di andare direttamente da San Cristoforo a Milano Certosa, passando per l'area ovest di Milano ed eventualmente servendo con apposite fermate alcune zone, (ad esempio Milano San Siro).

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il PUMS prevede che il tema del secondo passante dovrà essere approfondito in sede di tavolo sul nodo di Milano. In aggiunta, il PUMS individua un percorso di confronto e revisione delle normative con i soggetti che presiedono alla gestione dell'esercizio ed alla sicurezza ferroviaria tale da consentire di incrementare, anche con l'ausilio di adeguati potenziamenti tecnologici, la capacità delle linee di cintura e dello stesso primo passante. Lo stesso scenario di pieno utilizzo del passante ferroviario, che trova comunque dei limiti nella capacità delle linee radiali di adduzione al nodo, se confrontato con analoghe realtà di altre aree metropolitane, lascia peraltro ancora significativi margini di incremento della capacità. Non da ultimo, da considerare che all'aumento dell'offerta infrastrutturale deve anche corrispondere un pari incremento dell'offerta di servizi, i quali, essendo in gran parte soggetti a contribuzione pubblica, devono essere supportati da paralleli ed altrettanto importanti incrementi della domanda che non si evidenziano nel corso delle analisi svolte dal PUMS. In conseguenza di cui, la proposta può essere parzialmente accolta eliminando l'inciso che "nel confermare le indicazioni contenute nel PGT

circa la preferibilità di una soluzione dedicata al traffico di lunga percorrenza/ aeroportuale/ regionale veloce” al secondo capoverso di pag. 133, lasciando così aperte entrambe le ipotesi.

***Modifica proposta***

A pagina 133, dalla riga 5, sostituire "Il PUMS, nel confermare le indicazioni contenute nel PGT circa la preferibilità di una soluzione dedicata al traffico di lunga percorrenza/aeroportuale/regionale veloce, ribadisce che tale assetto debba avere la finalità di creare le condizioni per un salto qualitativo importante per i collegamenti tra Milano, le città lombarde e le maggiori polarità servite dall'Alta Velocità, oltre che per un rilancio del sistema aeroportuale." Con "Il PUMS, ribadisce che il futuro assetto debba avere la finalità di creare le condizioni per un salto qualitativo importante per i collegamenti tra Milano, le città lombarde e le maggiori polarità urbane, oltre che per un rilancio del sistema aeroportuale."

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_11	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
E' necessario che sia esplicitato che l'obiettivo di fare evolvere le linee S in un sistema ferroviario metropolitano è un obiettivo e una proposta del PUMS, non condivisa con RL, soggetto competente per il SFR

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Spostare l'intero capitolo "da linee S a sistema ferroviario metropolitano" all'interno del capitolo "scenario PUMS".	Spostare l'intero capitolo "da linee S a sistema ferroviario metropolitano" all'interno del capitolo "scenario PUMS".

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il contesto del commento è compreso nel capitolo di proposta del PUMS (7.1.1.1). Per una maggiore leggibilità e chiarezza del testo, viene modificata la struttura della sezione in oggetto.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 119 si cancella il titolo corrispondente al capitolo 7.1.1.1 e si sostituisce con il seguente titolo: "Proposte di interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)"; a pag. 120 viene eliminato il sottotitolo "Da linee S a Sistema ferroviario metropolitano"

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_13	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Nessun evidente ritardo, l'evoluzione verso un sistema metropolitano non è prevista, analogamente nella DGR citata non si evidenzia la necessità cruciale di creare un sistema metropolitano con specifiche proprie perché si tratta di una visione del Comune non condivisa da RL.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
TESTO DA ELIMINARE: E' però ancora evidente il ritardo nello sviluppo nell'area milanese di un vero sistema ferroviario metropolitano, sul modello di quelli diffusi in altre realtà europee (reti tedesche, svizzere, francesi ecc.).	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non viene accolta interamente la richiesta poiché il PUMS ritiene che l'evoluzione dei servizi "S" più strettamente attinenti all'area urbana verso un vero sistema ferroviario metropolitano possa costituire un ulteriore obiettivo di miglioramento in termini di efficacia ed efficienza. Tuttavia, si riconosce che il termine "ritardo" costituisce un giudizio non motivato, pertanto viene sostituito nel testo con una diversa terminologia.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 124, nella prima riga del secondo capoverso sostituire la seguente frase: "il ritardo nello sviluppo dell'area milanese" con la seguente frase: "una non completa evoluzione del nodo milanese nella direzione"

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_15	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Il PUMS propone una revisione delle competenza in materia di programmazione del SFR, attualmente attribuita a RL, che comporta modifiche normative non proponibili dallo strumento PUMS. Nel merito si ritiene improponibile la frammentazione dei SFR a livello di bacini di TPL.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Testo da eliminare: Il PUMS individua quindi la necessità che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• si riconosca all'Amministrazione locale, attraverso la costituenda Agenzia di Bacino, un ruolo anche nella programmazione dei servizi ferroviari suburbani, ovviamente in concertazione con gli altri attori (Regione, Gestori dei servizi, Gestori delle infrastrutture);</li> <li>• la pianificazione dei servizi ferroviari regionali avvenga sempre più in modo integrato con quella delle reti e dei servizi di trasporto pubblico locale, urbano e di area urbana, superando la compartimentazione riproposta anche dalla L.R. 6/2012. In proposito, il PUMS indica la necessità di riconsiderare la possibilità di attribuire alla nuova Agenzia di Bacino la competenza diretta anche sui servizi ferroviari suburbani, individuando la necessità di una governace fortemente unitaria dei processi di pianificazione e programmazione dei servizi di mobilità pubblica dell'area metropolitana milanese. Tutto ciò con l'obiettivo specifico di far evolvere il sistema delle linee "S" in una rete di servizi paragonabili a quelli di vere e proprie linee metropolitane veloci di ampio raggio, in grado di svolgere un ruolo portante nel dare una risposta alla domanda di mobilità di area vasta.</li> </ul>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

**Valutazione tecnica**

Le ragioni su cui si fonda quanto proposto in questo capitolo sono ampiamente descritte e rappresentano un obiettivo del PUMS nella direzione di perseguire una governance fortemente unitaria dei processi di pianificazione e programmazione dei servizi di mobilità pubblica dell'area metropolitana milanese.

Viene modificato il testo in modo da ricondurre la proposta all'interno del processo dialettico di confronto con gli Enti sovraordinati.

**Modifica proposta**

A pagina 124, sostituire la seguente frase che introduce l'elenco puntato: "Il PUMS individua quindi la necessità che " con la seguente frase: "Il PUMS ritiene quindi opportuno che venga avviato, nelle sedi opportune, anche un processo di revisione delle attuali normative affinché:"

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_18	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Lo studio trasportistico della linea di cintura nord deve essere effettuato come impegno prioritario dell'AdP scali, la frase affermativa anticipa un possibile esito dello studio.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tale servizio consente di incidere sia sulla domanda di mobilità di scambio, ...	A parere del PUMS tale servizio potrebbe incidere sia sulla domanda di mobilità di scambio, ...

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Trattasi di considerazione di carattere trasportistico emersa dalle analisi del PUMS. È stato riformulato il testo originale.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 126, nel penultimo capoverso, alla seconda riga, sostituire le parole: "consente di" con le parole: "potrebbe consentire di".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_19	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Quello delineato non è uno scenario programmato attualmente, non chiaro il riferimento al “percorso con i diversi attori”.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
L'attuale scenario individuato nel percorso con i diversi attori prevede frequenze	Un possibile scenario auspicabile dal PUMS prevede frequenze...

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Viene distinto il livello della DGR con quello del PUMS, pertanto il testo viene modificato.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 126, nell'ultimo capoverso si sostituisce la frase: “nel percorso con i diversi attori” con la frase: “nell'allegato B della DGR X/2524”. A pag. 127, riga 1, si inserisce dopo la parola "periodo" si aggiungono le seguenti parole “del PUMS”.

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_20	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
L'ipotesi del PUMS di relazioni più compatte intorno a Milano e del miglioramento dell'accessibilità realizzando nuove fermate non accresce la capacità della linea. La distanza media fra le stazioni risulta compatibile con le caratteristiche territoriali, il riferimento alle "metropoli europee" è generico.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Testo da eliminare: sviluppando ulteriormente il modello delle linee suburbane con corse e relazioni più compatte intorno a Milano, e migliorarne l'accessibilità realizzando nuove fermate. Nota 35 E' utile osservare, a questo riguardo, come lungo i tre rami ferroviari del bacino, delimitati dalle stazioni di Seregno e Carnate a nord e Garibaldi a sud, la distanza media fra le stazioni sia molto elevata (4.255 m), e non in linea con gli standard dei sistemi ferroviari suburbani di altre metropoli europee</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non è chiara la relazione tra osservazione e proposta, che risulta generica. Viene accolto il tema dell'incremento della capillarità del sistema ferroviario, che per il PUMS riveste carattere strategico ed è in linea con l'allegato B della DGR X/2524, nonché confermato dall'AdP scali", pertanto viene sostituito il termine accessibilità con capillarità nella sezione in oggetto. Viene inoltre modificato il testo nella nota 35 per una migliore comprensione di esso.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 129, nella prima riga si sostituisce il termine "l'accessibilità" con " la capillarità" ;nella nota 35 viene aggiunto "come nell'esempio trattato precedentemente della S-bahn di Monaco."

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_21	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Si tratta di servizi e interventi che attengono alla programmazione sovraordinata e esterni al territorio urbano, in corso di valutazione sia in termini di fattibilità tecnica ed economica che in termini di tempistiche di attuazione

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>TESTO DA ELIMINARE La programmazione regionale di breve periodo prevede il completamento del cadenzamento a 30 minuti per tutto il giorno per le linee S8 (Lecco – Porta Garibaldi) e S11 (Chiasso – Porta Garibaldi) ed il rafforzamento delle relazioni IR dal Ticino. Lo scenario di offerta a regime, passa attraverso lo sviluppo del modello delle linee S ed il prolungamento di alcune relazioni oltre Porta Garibaldi, rendendole “passanti” nel nodo di Milano e precisamente:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la trasformazione in linea S degli attuali servizi della direttrice Molteno (S7), con cadenzamento ai 30 minuti e completo attestamento a Milano Porta Garibaldi; a tal riguardo il PUMS propone al Tavolo Nodo Ferroviario Milanese di riconsiderare soluzioni infrastrutturali che contemplino il</li> <li>quadruplicamento della tratta e/o la realizzazione di un salto di montone al bivio di Greco;</li> <li>quest'ultima soluzione, se attuata con la revisione della radice nord di Porta Garibaldi, sarebbe potenzialmente in grado di consentire una capacità anche superiore a 30 treni/ora per direzione;</li> <li>• l'accorciamento dei servizi della linea S8;</li> <li>• l'introduzione di una nuova linea S18 da Carnate/Bergamo, anch'essa cadenzata ai 30' e intercalata di 15' con la S8;</li> <li>• lo spostamento del capolinea S11 a Seregno (o Camnago) con la contestuale istituzione di un servizio Regionale “semiveloce” ogni 30/60 minuti verso</li> </ul>	

Chiasso/Lugano; • il prolungamento della S9, nel quadrante ovest, a Busto Arsizio FS, lungo la tratta FN Saronno - Busto FS ed il nuovo "raccordo Z" e contestuale arretramento dell'attestamento in Cintura Sud a Milano San Cristoforo. Al rafforzamento del servizio, che richiede il completamento di numerosi interventi di potenziamento e velocizzazione dell'intera asta ferroviaria, deve corrispondere anche un aumento della sua accessibilità dal territorio: in particolare sono ad oggi ipotizzate una nuova stazione a Monza Est e l'estensione delle fermate di Monza Sobborghi e Villasanta alla coppia di binari per Carnate. Relativamente ai servizi su tale direttrice, la proposta del PUMS è quella di attestare la S8 "corta" a Cernusco-Merate, mentre i Milano-Lecco istituiti per effettuare il servizio sulla tratta abbandonata dalla S8 saranno da attestare a Milano Centrale, garantendo in ogni caso l'invarianza dei tempi di percorrenza dei RE attuali Milano-Lecco, Milano-Sondrio e Milano-Tirano. Rispetto al prolungamento della S9 a Busto Arsizio, che porterebbe tale linea a percorrere buona parte della cosiddetta "gronda ferroviaria nord" sovrapponendo un ulteriore servizio a quelli già esistenti tra Saronno e Busto Arsizio FN, il PUMS suggerisce che potrebbe essere più interessante istituire un servizio interamente tangenziale Bergamo - Busto, oggi mancante, nonostante la riattivazione della tratta Seregno - Saronno, in grado di servire tutta l'estesa fascia conurbata pedemontana. Tale linea potrebbe essere prolungata a Malpensa da una parte e all'aeroporto di Orio al Serio dall'altra, consentendo di realizzare anche un servizio per i due aeroporti per i comuni della Brianza. La S9 verrebbe quindi limitata a Seregno/Camnago, riducendo le criticità legate all'eccessiva lunghezza della linea e all'elevato numero di nodi attraversati. Resta, in ogni caso, inderogabile la riorganizzazione infrastrutturale del nodo di Seregno, nel quale andrebbe organizzato l'intercambio ed il coordinamento degli orari tra le direttrici radiali e tangenziali. Tale servizio non sarebbe evidentemente esclusivamente di tipo aeroportuale, e quindi potrebbe essere costituito dal prolungamento degli attuali servizi tra Bergamo e Seregno. Il tema dei servizi di Monza, così come per quelli della Cintura, non può essere considerato esaurito con le previsioni contenute negli studi trasportistici condotti in seno all'allegato trasportistico alla DGR X/2524 del



17/10/2014, in quanto va trovata soluzione al tema della maggiore accessibilità al sistema ferroviario dal territorio sia in ambito monzese/brianzolo che in ambito più urbano, tema strettamente legato alla ristrutturazione dell'asse Milano - Monza e alle scelte di più ampia scala.	
---	--

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Il testo di cui si richiede l'eliminazione riassume quanto riportato nell'allegato B della DGR X/2524. precisa meglio il contesto eliminando "breve periodo" ma spostando il testo all'interno del primo punto, nella parte propositiva a carattere indicativo per gli enti preposti.
---

<b>Modifica proposta</b> A pagina 129 nella quarta riga del secondo capoverso, si elimina la seguente frase: "di breve periodo". Si elimina inoltre il seguente testo dal primo punto dell'elenco puntato: "a tal riguardo il PUMS propone al tavolo Nodo ferroviario Milanese di riconsiderare soluzioni infrastrutturali che contemplino il quadruplicamento della tratta e/o la realizzazione di un salto di montone al bivio di Greco; quest'ultima soluzione, se attuata con la revisione della radice nord di Porta Garibaldi, sarebbe potenzialmente in grado di consentire una capacità anche superiore a 30 treni/ora per direzione;". Questa parte eliminata, viene rielaborata e inserita come di seguito indicato: a pag. 130, nel primo punto dell'elenco puntato dopo le parole "alla direttrice di Chiasso", si inserisce la seguente frase", anche al fine di supportare l'incremento dell'offerta di servizi regionali sopra richiamato."; Nel quarto punto dell'elenco puntato, dopo le parole "per Milano Centrale inserire le seguenti parole: ", consentendo di incrementare la capacità su tale tratta, anche a più di 30 treni/ora per direzione;" dopo il quarto punto dell'elenco puntato inserire il seguente ulteriore punto: "la revisione della radice nord di Porta Garibaldi;"
--

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_25	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Il tema non si è affermato come linea circolare e nemmeno come "inviluppo" delle linee ferroviarie provenienti dalla regione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Testo da eliminare:</p> <p>Nel frattempo, in ordine alla realizzazione di nuove fermate sulla cintura, si è progressivamente affermato il tema della cosiddetta "Circle line" da intendersi sia come linea circolare a servizio del potenziamento delle linee di cintura per i servizi suburbani – per sfruttare potenzialità, oggi poco o scarsamente sfruttate, che queste tratte hanno per la mobilità urbana - sia come l'inviluppo, in Milano, di tutte le reti ferroviarie che engono dalla Regione.</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Viene accolta la richiesta di precisazione sulla terminologia: il termine più appropriato è "S16", che viene aggiunto dopo "Circle line". Modifica del termine "circolare" in "semicircolare". Quanto al resto del testo di cui viene chiesta l'eliminazione, in realtà viene ripreso, in altri termini, quanto già riportato nell'allegato B della DGR X/2524.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 132, nella frase che comincia con le parole: "Nel frattempo" dopo le parole "Circle line" si inserisce " S16" e nella riga successiva si modifica il termine "circolare" in "semicircolare"

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_02	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
In rapporto a quanto precedentemente rimarcato sulla futura apertura dei corridoi europei TEN-T, citati anche alla pag. 132 del testo del PUMS (7° riga), e alla necessità di servire adeguatamente il forte aumento di traffico ferroviario previsto, si ritiene opportuno ampliare lo scenario inserendo nell'ambito dei relativi lavori lo sviluppo della Circle Line/2° Passante, presentando un possibile tracciato, da discutere con la Regione Lombardia e gli altri Enti finanziatori, nell'ottica di assicurare una maggior fluidità alla circolazione ferroviaria e generare un benefico effetto rete.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Quadruplicamento veloce del primo passante	Su queste alternative, risalenti al 2007 e sicuramente da rivedere, la discussione andrà ripresa, considerando anche l'ipotesi di un tracciato più esterno per il Passante, che permetta anche il completamento ad Ovest dell'anello della Circle Line, facendo proseguire i binari da Romolo fino a Certosa, con i relativi raccordi alle linee di Torino e di Mortara, e con un percorso prevalentemente sotterraneo di circa 9 Km, che potrebbe prevedere lungo il suo tracciato fino a 5 nuove fermate di corrispondenza con altrettante linee o diramazioni di metropolitane esistenti. La ridondanza che si verrebbe a creare nelle connessioni ferroviarie interne all'area metropolitana consentirebbe lo sviluppo di un efficace effetto rete. Ved. Allegato studio (Alleg. 1)

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione introduce una diversa valutazione rispetto al tracciato del secondo passante che, oltre ad essere stato definito nel PGT, è stato valutato positivamente e mantenuto nel PUMS.

Tale tematica dovrà essere approfondito in sede di tavolo sul nodo di Milano. In aggiunta, il PUMS individua un percorso di confronto e revisione delle normative con i soggetti che presiedono alla gestione dell'esercizio ed alla sicurezza ferroviaria tale da consentire di incrementare, anche con l'ausilio di adeguati potenziamenti tecnologici, la capacità delle linee di cintura e dello stesso primo passante. Lo stesso scenario di pieno utilizzo del passante ferroviario, che trova comunque dei limiti nella capacità delle linee radiali di adduzione al nodo, se confrontato con analoghe realtà di altre aree metropolitane, lascia peraltro ancora significativi margini di incremento della capacità. Non da ultimo, da considerare che all'aumento dell'offerta infrastrutturale deve anche corrispondere un pari incremento dell'offerta di servizi, i quali, essendo in gran parte soggetti a contribuzione pubblica, devono essere supportati da paralleli ed altrettanto importanti incrementi della domanda che non si evidenziano nel corso delle analisi svolte dal PUMS. In conseguenza di cui, la proposta può essere parzialmente accolta eliminando l'inciso che "nel confermare le indicazioni contenute nel PGT circa la preferibilità di una soluzione dedicata al traffico di lunga percorrenza/ aeroportuale/ regionale veloce" al secondo capoverso di pag. 133, lasciando così aperte entrambe le ipotesi.

***Modifica proposta***

A pagina 133, dalla riga 5, sostituire "Il PUMS, nel confermare le indicazioni contenute nel PGT circa la preferibilità di una soluzione dedicata al traffico di lunga percorrenza/aeroportuale/regionale veloce, ribadisce che tale assetto debba avere la finalità di creare le condizioni per un salto qualitativo importante per i collegamenti tra Milano, le città lombarde e le maggiori polarità servite dall'Alta Velocità, oltre che per un rilancio del sistema aeroportuale." Con "Il PUMS, ribadisce che il futuro assetto debba avere la finalità di creare le condizioni per un salto qualitativo importante per i collegamenti tra Milano, le città lombarde e le maggiori polarità urbane, oltre che per un rilancio del sistema aeroportuale."

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
099_01	(Azienda Trasporti Milanesi S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Ampliamento degli scenari di riqualificazione e razionalizzazione del servizio sulla linea M2

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• interventi di manutenzione straordinaria e riqualificazione delle stazioni extraurbane (rami di Gessate e di Cologno Nord) con lo scopo principale di ampliarne l'accessibilità da parte degli utenti con difficoltà motorie; le stazioni necessitano di una riqualificazione delle strutture e delle finiture visibilmente compromesse e la messa a norma attraverso il superamento delle barriere architettoniche;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• studio di fattibilità per valutare la convenienza funzionale e trasportistica di una modifica dello scenario di esercizio introducendo una rottura di carico nei punti di biforcazione della linea in prossimità dei confini comunali, separando gli ambiti di servizio urbano da quelli esterni, al fine di dimensionare più correttamente l'offerta di trasporto e risolvere gli attuali problemi operativi e di inefficienza gestionale dei rami extraurbani. Ciò attraverso un adeguamento dei piazzali ferroviari, delle piattaforme di stazione e dell'intero layout dei nodi d'interscambio, superando i vincoli strutturali dell'attuale schema degli impianti e delle stazioni che non consentono l'attestamento e l'inversione dei treni secondo tronchi di linea separati.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene di accogliere la possibilità di approfondire in appositi studi di fattibilità l'opportunità di inserire rotture di carico in corrispondenza delle biforcazioni della linea per poter valutare se tale provvedimento possa consentire di adeguare maggiormente l'offerta alla domanda, soprattutto nei rami esterni. Non si accoglie la parte relativa alla descrizione di dettaglio dei possibili interventi da attuare, in quanto gli stessi dovranno essere definiti negli studi sopra citati.

***Modifica proposta***

Alla pagina 134 aggiungere un ulteriore punto al termine del quarto punto dell'elenco puntato degli interventi "per la M2", "Il piano demanda inoltre ad un apposito studio di fattibilità per valutare la convenienza funzionale e trasportistica di introdurre una rottura di carico nei punti di biforcazione della linea in prossimità dei confini comunali, separando gli ambiti di servizio urbano da quelli esterni, al fine di dimensionare più correttamente l'offerta di trasporto e risolvere le criticità legate alla gestione dei rami extraurbani."

***Note***

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
099_03	(Azienda Trasporti Milanesi S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Puntualizzazione sulle condizioni di carico della M2 soprattutto in ottica di sviluppo della linea

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>riqualificazione dell'attuale sistema di segnalamento, rifacimento quadri e apparati di ventilazione nonché adeguamento dei sistemi di telecomunicazione e controllo al fine di garantire il livello di servizio adattandolo alla domanda potenziale. Tale scopo verrà anche raggiunto attraverso l'adeguamento del parco treni;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>riqualificazione dell'attuale sistema di segnalamento, rifacimento quadri e apparati di ventilazione nonché adeguamento dei sistemi di telecomunicazione e controllo al fine di garantire il livello di servizio adattandolo alla domanda potenziale. Tale scopo richiederà l'adeguamento del parco treni, sia in termini numerici che funzionali, non solo per garantire gli scenari futuri di domanda, ma anche per corrispondere efficacemente alle condizioni attuali di servizio sulla linea che registrano negli intervalli di punta più critici e nelle stazioni di corrispondenza con la rete ferroviaria, fenomeni di incarrozzamento anomalo che determinano situazioni di over capacity.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione viene accolta in quanto consente di specificare meglio alcuni contenuti del Piano. Non si accoglie tuttavia la richiesta di vincolare la riqualificazione del sistema di segnalamento al solo adeguamento del parco treni e pertanto, nel testo del PUMS si inserisce unicamente la parte finale dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>

A pagina 134, nel terzo punto dell'elenco puntato degli interventi "per la M2", dopo le parole "attraverso l'adeguamento del parco treni", aggiungere ", sia in termini numerici che funzionali, non solo per garantire gli scenari futuri di domanda, ma anche per corrispondere efficacemente alle condizioni attuali di servizio sulla linea che registrano negli intervalli di punta più critici e nelle stazioni di corrispondenza con la rete ferroviaria, fenomeni di incarrozzamento anomalo che determinano situazioni di over capacity"

**Note**



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
043_01	(Comune di San Donato Milanese) Sindaco - Andrea Checchi	449506/2017	06/10/2017 14:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>Preso atto della: • previsione del “non economicamente conveniente” prolungamento della linea 3 della metropolitana sino a Paullo (DdP, pp.92-93, DdP All. 1-p.40), con conseguente attestazione dell’HUB nel Territorio di San Donato Milanese, poiché detta scelta non risponde ai fabbisogni di mobilità della popolazione del relativo bacino interessato e di quelli limitrofi; • previsione di due fermate della linea 3 della metropolitana: • San Donato Centro - De Gasperi e San Donato Est – via Gela (DdP, p123), senza che sia stata approfondita la compatibilità “realizzativa” (anche se a lungo termine) con il progetto di de semaforizzazione nell’ambito dei lavori infrastrutturali della SS Paullese; • la mancanza di investimenti per la riqualificazione dell’attuale HUB San Donato della linea 3 della metropolitana, dove si assestano tutte le linee del trasporto pubblico su gomma della Provincia di Milano, Lodi e Crema;</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Si chiede: • Il mantenimento della previsione, pur se a lungo termine o in tempi diversificati, del prolungamento della Metropolitana fino a Paullo, valutando anche, nell’ottica del risparmio economico, modalità “costruttive/realizzative” diverse (es: sistema completamente elettrico come Metropolitana Lilla); la gestione dei servizi locali legati al TPL e gli inevitabili benefici socio ambientali meritano – anche a livello di governo centrale - che città Metropolitana sia orientata al reperimento delle risorse “strutturali” necessarie per la realizzazione dell’intervento quale naturale compimento dello scambio intermodale con TEM; nel contempo andranno attivate le azioni di breve e medio periodo volte al rafforzamento del TPL sull’asse medesimo; • che, in accordo con il comune di San Donato, per le fermate previste sia verificata la fattibilità e la compatibilità in aree del territorio che siano idonee a servire centri attrattori (es. IRCCS Policlinico di San Donato) e/o comunque in aree che possano essere realizzate con tutti i servizi di interscambio necessari ad ospitare una fermata della metropolitana;</p>	

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

### **Valutazione tecnica**

Premesso che il Piano riporta già nel lungo periodo il prolungamento a Paullo (in quanto afferente alla pianificazione prevista da altri strumenti quali il PTCP), non si ritiene di accogliere il primo punto dell'elenco puntato proposto dall'osservante. Si accoglie invece la richiesta di specificare che la localizzazione delle fermate in San Donato terrà conto della dislocazione dei poli attrattori sul territorio e del reperimento degli spazi necessari ad ospitare una stazione metropolitana. L'osservante chiede di inserire la modifica proposta nel paragrafo 7.1.1 che si riferisce alle linee strategiche del trasporto pubblico di area vasta. Tuttavia, accogliendo le parte dell'osservazione relative alla M3 San Donato, si ritiene che la specifica debba essere inserita nel paragrafo relativo a tale linea, ovvero il 7.1.1.2

### **Modifica proposta**

A pagina 134, al paragrafo "Scenario pums", nel primo punto dell'elenco puntato degli interventi "per la M3 da San Donato", dopo le parole "con le relative e numerose direttrici di TPL", aggiungere "L'esatta ubicazione delle nuove stazioni verrà definita nelle successive fasi progettuali, che terranno conto della fattibilità/compatibilità con il territorio e con le funzioni in esso dislocate.

La definizione poi dei tempi e del sistema di trasporto più adeguato al prolungamento, anche fino a Paullo, saranno oggetto di approfondimenti relativi alle future fasi di programmazione e progettazione valutando anche diverse modalità costruttive, le relazioni con i servizi di trasporto pubblico locali nonché lo scambio intermodale con TEM."

### **Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_23	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Circa le competenze relative agli studi di fattibilità e agli approfondimenti progettuali si sottolinea che questo, ai sensi della LR 6/2012, non è compito della neonata Agenzia di Bacino e rimane a carico della Città Metropolitana di Milano, della Provincia di Monza e Brianza e dei Comuni interessati

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	PRECISANDO l'ultima frase.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservante non esplicita alcuna modifica al Piano ma esprime un concetto generale consigliando unicamente di precisare l'ultima frase del paragrafo. Pertanto si accoglie quanto richiesto introducendo nel PUMS una frase di chiarimento.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 138 alla fine del capitolo 7.1.1.3 dopo le parole " dalla legge regionale 6/2012", aggiungere "in accordo con gli Enti competenti."

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
068_03	Carlo Silva	457940/2017	08/10/2017 19:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.4 Estensioni e riqualificazioni extraurbane di linee tranviarie esistenti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Impedire che il tracciato della diramazione Milano-Desio-Seregno da BRESSO a BIGNAMI M5 attraversi le importanti aree verdi del Parco Nord, preservandone l'estensione e la continuità.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"con contestuale prolungamento del tram 4 fino a Bresso;"	Il prolungamento della metrotramvia Milano-Desio-Seregno da BRESSO a BIGNAMI M5 non dovrà attraversare il Parco Nord o altre aree verdi interrompendone la continuità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si condivide la necessità di preservare la massima fruibilità delle aree verdi ma si ritiene che in questa fase non sia possibile precludere alcun tracciato in quanto la definizione puntuale dello stesso verrà individuata negli appositi strumenti attuativi. Pertanto si propone una modifica del testo dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 139 al termine dell'elenco puntato dello Scenario Pums del capitolo 7.1.1.4 aggiungere: "I progetti di dettaglio delle infrastrutture sopra elencate, verranno definiti nell'ambito dell'iter attuativi previsto dalla normativa in vigore, cercando, laddove possibile, di preservare la massima fruibilità delle aree verdi."

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
078_03	Carlo Silva	455776/2017	09/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.4 Estensioni e riqualificazioni extraurbane di linee tranviarie esistenti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Impedire che il tracciato della diramazione Milano-Desio-Seregno da BRESSO a BIGNAMI M5 attraversi le importanti aree verdi del Parco Nord, preservandone l'estensione e la continuità.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"con contestuale prolungamento del tram 4 fino a Bresso;"	Il prolungamento della metrotramvia Milano-Desio-Seregno da BRESSO a BIGNAMI M5 non dovrà attraversare il Parco Nord o altre aree verdi interrompendone la continuità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 068_03.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
040_02	(Comune di Sesto San Giovanni) Responsabile Servizio Mobilità e Trasporti - Jonathan Monti	448978/2017	06/10/2017 09:32:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.5 Integrazione dei nodi: hub di primo e secondo livello	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
È opportuno dare conto del fatto che il nodo di Cinisello/Monza Bettola si candida a diventare polo di interscambio complementare a Sesto FS.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Sulla direttrice Saronno - Bovisa andrà invece adeguata la stazione di Garbagnate, per consentire l'attestamento della linea S13, realizzando un corridoio di servizi cadenzato ogni 10' tra Bovisa e Garbagnate (linee S1+S3+S13)	Sulla direttrice Milano-Monza, il nodo di Sesto FS che già oggi svolge il ruolo di interscambio treno/TPL/metropolitana sarà completato con il costruendo nodo di interscambio auto/TPL/metropolitana in località Bettola al nuovo terminale della linea M1 (in futuro anche M5) Cinisello/Monza. Si viene così a realizzare un Hub di secondo livello costituito da due località geograficamente prossime con funzioni complementari.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Stanti le definizioni previste dal Piano per le diverse tipologie di Hub, si conferma Sesto FS quale nodo di secondo livello, tuttavia la distanza dal futuro interscambio di Monza/Bettola, non consente di considerarli come un unico hub ma si condivide la possibilità che possano operare in sinergia mediante adeguati collegamenti, pertanto si propone di accogliere parzialmente adeguando il testo proposto.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 139, nel capitolo 7.1.1.5, nel sotto paragrafo "Scenario PUMS" eliminare il secondo capoverso e sostituirlo con la seguente frase: "Sulla direttrice Milano-Monza, il nodo di Sesto FS che già oggi svolge il ruolo di interscambio treno/TPL/metropolitana sarà completato con il costruendo nodo di interscambio auto/TPL/metropolitana in località Bettola al nuovo terminale della linea M1 (in futuro anche M5)

Cinisello/Monza. Si viene così a realizzare un sistema di Hub costituito da due località geograficamente prossime con funzioni complementari che potranno lavorare in sinergia.”

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_28	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.5 Integrazione dei nodi: hub di primo e secondo livello	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Dizione da allinearsi con l'attuale sviluppo della programmazione sovracomunale

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La nuova fermata Redecesio, sulla linea per Treviglio	Nuova Porta est di Milano

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Accogliere parzialmente</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è ritenuta corretta, tuttavia per la correzione del testo verrà utilizzata la dicitura "Nuovo hub metropolitano Segrate Porta Est".

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 140, nel paragrafo 7.1.1.5 il secondo punto dell'elenco puntato viene sostituito con il seguente punto: "Il nuovo hub metropolitano Segrate Porta Est".

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_35	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.5 Integrazione dei nodi: hub di primo e secondo livello	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Sono presenti affermazioni condivisibili e di carattere generale, ma manca elenco puntuale delle stazioni della rete del servizio ferroviario regionale e delle altre fermate del trasporto pubblico (metro e autolinee) che si intendono assumere come hub di primo e secondo livello.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Inserire elenco puntuale delle stazioni ferroviarie e fermate metro/sistema TPL che si intendono assumere come hub di primo e secondo livello.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] <b>Emendamento n. 87 sub 2 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018</b>

<b>Modifica proposta</b>
Al termine del capitolo 7.1.1.5, prima della figura 7.7, aggiungere il seguente testo:
Si riporta di seguito l'elenco degli hub di primo e secondo livello:
<ul style="list-style-type: none"><li>• Hub di primo livello:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Centrale;</li><li>○ Porta Garibaldi;</li><li>○ Cadorna;</li><li>○ Rogoredo;</li><li>○ Rho Fiera;</li><li>○ in progettazione: Segrate Porta Est.</li></ul></li> <li>• Hub di secondo livello:<ul style="list-style-type: none"><li>○ Sesto San Giovanni;</li></ul></li></ul>

- Affori;
- Lambrate;
- San Donato;
- San Cristoforo;
- Romolo;
- in progettazione: Baggio, Porta Romana;
- in costruzione: Forlanini (conclusa stazione ferroviaria, in completamento quella metropolitana e connessione dei due manufatti).

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
020_01	(ANAV Lombardia) Presidente - Alberto Cazzani	460679/2017	03/10/2017 14:51:00

## CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Lo scenario PUMS individua diverse aree del territorio metropolitano come possibili aree da destinare alla sosta dei bus a lunga percorrenza, in particolare: • Molino Dorino M1 • Lampugnano M1 • Cascina Gobba M2 • Famagosta M2 • Assago Forum M2 • San Donato M3 • Rogoredo FS/M3 • Lambrate FS/M2</p> <p>A tale scopo, ad oggi, solo le aree di Lampugnano e San Donato sono autorizzate dalla Motorizzazione di Milano (unico ente competente a rilasciare nulla osta ad effettuare fermate per linee a lunga percorrenza). Tali aree, affidate in gestione tramite gara pubblica, saranno interessate da un investimento di circa 1.000.000 € e prevedono due articolati progetti di ampliamento, messa in sicurezza e in generale miglioramento delle due autostazioni. Segnaliamo infatti, da un punto di vista tecnico, la non coerenza trasportistica nell'aver ben 8 autostazioni in una città delle dimensioni di Milano, situazione che risulterebbe estremamente costosa da gestire e renderebbe impossibili interscambi per le diverse destinazioni. In particolare, con riferimento alle aree individuate dal Comune, ci preme sottolineare che Rogoredo non ha gli spazi idonei ad accogliere autobus di linea a lunga percorrenza ed è adiacente alla già autorizzata autostazione di San Donato, mentre Molino Dorino è adiacente all'autorizzata area di Lampugnano.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Prendendo atto di tale situazione, il PUMS ritiene opportuno ampliare il numero di tali terminal per adeguarli alle diverse possibili provenienze, individuando in particolare i seguenti: • Molino Dorino M1; • Lampugnano M1; • Cascina Gobba M2; • Famagosta M2; • Assago Forum M2; • San Donato M3; • Rogoredo M3; • Lambrate M2. Di questi terminal, alcuni risultano già strutturati e utilizzati per l'interscambio multimodale, mentre altri devono essere adeguati per ospitare tale funzione. La capacità già disponibile o attivabile ai terminal più esterni (San Donato, Molino Dorino e Assago) non risulta sufficiente per soddisfare le richieste di attestamento dei bus nazionali e internazionali, bus turistici, linee di area urbana ed eventuali servizi finalizzati. Si è ritenuto dunque necessario individuare altri terminal sussidiari verso i quali indirizzare alcuni servizi. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• a Famagosta, il vecchio parcheggio a raso potrebbe, con limitati interventi, ampliare notevolmente l'offerta disponibile;</li> <li>• a Rogoredo,</li> </ul>	<p>Prendendo atto di tale situazione, il PUMS ritiene opportuno confermare in Lampugnano e San Donato le aree idonee a soddisfare la domanda dei servizi di lunga e media percorrenza in quanto oggetto di importanti investimenti di potenziamento e riqualificazione.</p>

<p>potrebbe aumentare con modeste varianti l'offerta di stalli/bus; • l'autostazione di Lampugnano, già oggi attrezzata come terminal bus con sala d'attesa riscaldata, pannelli informativi etc., si potrebbe ampliare e riqualificare con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza. • Lambrate M2, nello specifico si fa riferimento a Piazza Monte Titano, dove attualmente è presente un'area di sosta a raso, si propone una sua riqualificazione e potenziamento.</p>	
--	--

## ESITO PROPOSTO

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Accogliere parzialmente</b></p>
---------------------------------------	---------------------------------------

<p><b>Valutazione tecnica</b></p> <p>Si accoglie la prima parte dell'osservazione in quanto consente di introdurre nel testo del PUMS l'avvenuto avvio procedurale che riguarda la realizzazione dell'autostazione di San Donato. Tuttavia si ritiene di non accogliere la formulazione del testo come suggerita che fa riferimento a investimenti privati. Tuttavia si coglie la necessità di valutare le successive aree nell'ottica di una verifica sia della fattibilità che dell'effettivo sviluppo della domanda, introducendo una gradualità nel processo.</p>
---

<p><b>Modifica proposta</b></p> <p>A pagina 143, nel quinto capoverso, dopo le parole; "distanti dall'autostazione di Lampugnano" aggiungere le parole "e San Donato". Di conseguenza si cancella il punto " San Donato M3" nell'elenco puntato immediatamente seguente.</p> <p>Prima di Figura 7.8 inserire la seguente frase: "Lo sviluppo del sistema dovrà essere graduale e accompagnato da costante verifica sia della fattibilità tecnica sia dell'evoluzione della domanda."</p>
--

<p><b>Note</b></p>
--------------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_02	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Lo scenario PUMS individua diverse aree del territorio metropolitano come possibili aree da destinare alla sosta dei bus a lunga percorrenza, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Molino Dorino M1</li> <li>• Lampugnano M1</li> <li>• Cascina Gobba M2</li> <li>• Famagosta M2</li> <li>• Assago Forum M2</li> <li>• San Donato M3</li> <li>• Rogoredo FS/M3</li> <li>• Lambrate FS/M2</li> </ul> <p>A tale scopo, ad oggi, solo le aree di Lampugnano e San Donato sono autorizzate dalla Motorizzazione di Milano (unico ente competente a rilasciare nulla osta ad effettuare fermate per linee a lunga percorrenza). Tali aree, affidate in gestione tramite gara pubblica, saranno interessate da un investimento di circa 1.000.000 di euro e prevedono due articolati progetti di ampliamento, messa in sicurezza e in generale miglioramento delle due autostazioni.</p> <p>Segnaliamo infatti, da un punto di vista tecnico, la non coerenza trasportistica nell'avere ben 8 autostazioni in una città delle dimensioni di Milano, situazione che risulterebbe estremamente costosa da gestire e renderebbe impossibili interscambi per le diverse destinazioni.</p> <p>In particolare, con riferimento alle aree individuate dal Comune, ci preme sottolineare che Rogoredo non ha gli spazi idonei ad accogliere autobus di linea a lunga percorrenza ed è adiacente alla già autorizzata autostazione di San Donato, mentre Molino Dorino è adiacente all'autorizzata area di Lampugnano.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Prendendo atto di tale situazione, il PUMS ritiene opportuno ampliare il numero di tali terminal per adeguarli alle diverse possibili provenienze, individuando in particolare i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Molino Dorino M1;</li> <li>• Lampugnano M1;</li> <li>• Cascina Gobba M2;</li> <li>• Famagosta M2;</li> <li>• Assago Forum M2;</li> <li>• San Donato M3;</li> <li>• Rogoredo M3;</li> <li>• Lambrate M2.</li> </ul>	<p>Prendendo atto di tale situazione, il PUMS ritiene opportuno confermare in Lampugnano e San Donato le aree idonee a soddisfare la domanda dei servizi di lunga e media percorrenza in quanto oggetto di importanti investimenti di potenziamento e riqualificazione.</p>

<p>Di questi terminal, alcuni risultano già strutturati e utilizzati per l'interscambio multimodale, mentre altri devono essere adeguati per ospitare tale funzione.</p> <p>La capacità già disponibile o attivabile ai terminal più esterni (San Donato, Molino Dorino e Assago) non risulta sufficiente per soddisfare le richieste di attestamento dei bus nazionali e internazionali, bus turistici, linee di area urbana ed eventuali servizi finalizzati.</p> <p>Si è ritenuto dunque necessario individuare altri terminal sussidiari verso i quali indirizzare alcuni servizi.</p> <p>In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• a Famagosta, il vecchio parcheggio a raso potrebbe, con limitati interventi, ampliare notevolmente l'offerta disponibile;</li><li>• a Rogoredo, potrebbe aumentare con modeste varianti l'offerta di stalli/bus;</li><li>• l'autostazione di Lampugnano, già oggi attrezzata come terminal bus con sala d'attesa riscaldata, pannelli informativi etc., si potrebbe ampliare e riqualificare con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza.</li><li>• Lambrate M2, nello specifico si fa riferimento a Piazza Monte Titano, dove attualmente è presente un'area di sosta a raso, si propone una sua riqualificazione e potenziamento.</li></ul>	
---	--

## ESITO PROPOSTO

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Accogliere parzialmente</b></p>
<p><b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 020_01.</p>	
<p><b>Modifica proposta</b></p>	
<p><b>Note</b></p>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
030_01	(STAV - ATI Autostazioni di Milano) Presidente del C.d. A. - Alberto Cazzani	449496/2017	05/10/2017 11:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Lo scenario PUMS individua nelle aree che oggi sono deputate allo scambio intermodale fra TPL extraurbano e linee metropolitane, possibili spazi per accogliere il traffico di media e lunga percorrenza a mezzo autobus e aree per la sosta inoperosa dei medesimi: tali aree vengono individuate in:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Molino Dorino</li> <li>• Lampugnano</li> <li>• Cascina Gobba</li> <li>• Famagosta</li> <li>• Assago Forum</li> <li>• Rogoredo</li> <li>• Lambrate</li> </ul> <p>Si rileva però che fra queste aree ad oggi solo Lampugnano e San Donato sono autorizzate alla sosta degli autobus MLP dall' unico ente a tal fine proposto, ovvero la Motorizzazione di Milano, e che tali aree sono stati affidate nel 2016 in gestione decennale all'ATI scrivente tramite gara pubblica. Sia San Donato che Lampugnano saranno a breve interessate da due articolati interventi di ampliamento, di messa in sicurezza e di generale riqualificazione, che prevedono complessivamente investimenti da parte dell'ATI concessionaria per oltre i Milione di Euro.</p> <p>Si ritiene inoltre che la previsione di ben 8 autostazioni sia incoerente con le best practices in materia trasportistica in quanto tale frammentazione, oltre che costosa da gestire, risulterebbe deleteria per i viaggiatori in quanto gli interscambi tra diverse direttrici sarebbero impossibili.</p> <p>A titolo esemplificativo, la città di Berlino ha una sola autostazione per le linee di MLP.</p> <p>Preme sottolineare che fra le varie aree individuate nel PUMS sia Rogoredo che Molino Dorino risultano adiacenti rispettivamente alle già autorizzate autostazioni di San Donato e Lampugnano, Rogoredo inoltre non ha spazi idonei per accogliere bus della MLP, tant'è che ad oggi con la presenza non regolare di alcuni operatori presso Rogoredo si genera una situazione particolarmente critica per la viabilità nei pressi della stazione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Prendendo atto di tale situazione, il PUMS ritiene opportuno ampliare il numero di tali terminali per adeguarli alle diverse possibili provenienze, individuando in particolare i seguenti: • Molino Dorino M1; • Lampugnano M1; • Cascina Gobba M2; • Famagosta M2; • Assago Forum M2; • San Donato M3; • Rogoredo M3; • Lambrate M2. Di questi terminal, alcuni risultano già strutturati e</p>	<p>Prendendo atto di tale situazione, il PUMS ritiene opportuno confermare le autostazioni di Lampugnano e di San Donato, quali aree cittadine attrezzate idonee a soddisfare la domanda dei servizi di linea di lunga e media percorrenza, in quanto oggetto di importanti investimenti di potenziamento e di riqualificazione in attuazione della relativa concessione decennale.</p>

<p>utilizzati per l'interscambio multimodale, mentre altri devono essere adeguati per ospitare tale funzione, La capacità già disponibile o attivabile ai terminal più esterni (San Donato, Molino Dorino e Assago) non risulta sufficiente per soddisfare le richieste di attestamento dei bus nazionali e internazionali, bus turistici, linee di area urbana ed eventuali servizi finalizzati. Si è ritenuto dunque necessario individuare altri terminal sussidiari verso i quali indirizzare alcuni servizi. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• a Famagosta, il vecchio parcheggio a raso potrebbe, con limitati interventi, ampliare notevolmente l'offerta disponibile;</li><li>• a Rogoredo, potrebbe aumentare con modeste varianti l'offerta di stalli/bus;</li><li>• l'autostazione di Lampugnano, già oggi attrezzata come terminal bus con sala d'attesa riscaldata, pannelli informativi etc., si potrebbe ampliare e riqualificare con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza.</li><li>• Lambrate M2, nello specifico si fa riferimento a Piazza Monte Titano, dove attualmente è presente un'area di sosta a raso, si propone una sua riqualificazione e potenziamento.</li></ul>	
---	--

#### ESITO PROPOSTO

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Accogliere parzialmente</b></p>
<p><b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 020_01.</p>	
<p><b>Modifica proposta</b></p>	
<p><b>Note</b></p>	



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_22	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Bus turistici Il Pums si occupa solo marginalmente dell'accessibilità dei bus turistici in città introducendo indicazioni generiche e non puntuali. A tal proposito si ritiene opportuno fornire alcuni contributi per la costituzione di un buon sistema di accessibilità dei bus verso la città che risponda in modo adeguato alle necessità che oggi il mondo del turismo richiede. In particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• si ritiene efficace la scelta di posizionare le aree per la sosta prolungata dei bus nelle aree esterne al centro storico che dovranno essere adeguatamente attrezzate per il personale addetto;</li> <li>• è necessario dotare il centro storico di Milano di stalli per i bus in prossimità dei luoghi turistici più visitati per accogliere i mezzi che provengono da tutte le direzioni. Le persone devono poter scendere in un punto, attraversare il centro storico, e risalire a fine itinerario;</li> <li>• per quanto riguarda la sosta breve per la salita e discesa dei turisti/visitatori, il PUMS non dà indicazioni precise sugli stalli, ne elenca alcuni, non tutti agibili. Spesso più aree di sosta sono a servizio di un unico attrattore (esempio via XX Settembre e Giovine Italia per servire il Cenacolo) mentre altre "polarità" come Duomo, piazza Scala sono insufficientemente servite. In particolare la carenza di aree in zona Duomo-Scala-Palazzo Reale dovuta all'eliminazione dello storico stallo di via Verdi sta provocando l'uso improprio di via Manzoni a dimostrazione dell'esigenza non risolta. Da rilevare inoltre la mancanza di aree di sosta nella zona Sud Milano per l'accesso alla Darsena.</li> <li>• Si segnala la carenza di informazioni circa il posizionamento delle aree di sosta breve. Si chiede che il sito Web del Comune di Milano sia sempre aggiornato sia relativamente alle piazzole disponibili che ai percorsi più opportuni per accedervi dall'esterno.</li> <li>• Si richiede che la segnaletica in corrispondenza delle aree di sosta sia efficace e riconoscibile sia in corrispondenza delle aree di sosta sia in remoto per guidare i bus turistici verso le destinazioni evitando percorsi inutili all'interno della città a partire dalla viabilità esterna (tangenziali);</li> <li>• si chiede di prevedere facilitazioni per gruppi "speciali" con esigenze particolari come persone con disabilità, anziani, studenti. In questo ultimo caso sarebbe importante pensare a tariffe agevolate.</li> <li>• Si segnalano alcune criticità attualmente esistenti rispetto agli stalli per bus turistici indicati dal PUMS: o Via Verziere, difficoltà per i cantieri della M4. o Via Gonzaga, l'area di sosta si sovrappone al capolinea della linea 73 riducendo gli spazi disponibili per i bus turistici; o Via Olona e Fatebenefratelli, gli stalli per la sosta dei bus sono frequentemente occupati in modo improprio da auto private che rendono di fatto indisponibili gli spazi. La nostra Associazione è disponibile a collaborare con gli uffici preposti per quanto riguarda l'individuazione puntuale e definitiva degli stalli per la sosta breve e prolungata dei bus turistici in città.</li> </ul>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Obiettivi prioritari del PUMS sul tema del trasporto Gran Turismo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il mantenimento della sosta prolungata dei bus nelle aree esterne al centro storico adeguatamente attrezzate;</li> <li>• l'aggiornamento continuo del sito Web del Comune rispetto alle posizioni di sosta breve per i bus turistici, bene identificate, affinché i</li> </ul>

	<p>conducenti dei bus possano preventivamente e in tempo reale identificare le aree fruibili e i percorsi migliori per raggiungerle; • la predisposizione di un'efficace segnaletica orizzontale e verticale in corrispondenza delle aree di sosta e il posizionamento di indicazioni in remoto affinché i bus possano evitare percorsi inutili all'interno della città; • la dotazione nel centro storico di stalli per la sosta breve adeguati in numero e posizione, consentendo ai turisti di poter attraversare il centro storico e risalire a fine itinerario; • l'individuazione di nuove posizioni per la sosta breve, funzionale alla salita e discesa dei turisti/visitatori, per servire le aree oggi deficitarie di Darsena, Duomo, Piazza della Scala: • accessibilità facilitata per categorie con esigenze particolari come anziani e persone con disabilità (aree di sosta limitrofe alle destinazioni) e tariffe agevolate per le scuole; • il coinvolgimento per la definizione dei contenuti di cui sopra con le Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalle legge n. 580/1993 e s.m.i.</p>
--	---

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> L'osservazione fa riferimento ad interventi che sono in fase di attuazione. La scala del Piano deve però mantenere un livello di indirizzo pertanto la proposta viene accolta parzialmente riformulando la frase che si chiede di introdurre, riprendendo i concetti ritenuti in linea con le strategie e integrata con altre proposte contenute in altre osservazioni (20_02, 23_01, 30_02).
---

<b>Modifica proposta</b> A pag. 144 alla fine del paragrafo 7.1.1.6 si aggiunge il seguente testo: "Al fine di garantire un elevato livello di servizio per il trasporto Gran Turismo, si individuano i temi prioritari che dovranno essere sviluppati: • mantenimento della sosta prolungata dei bus nelle aree esterne al centro storico adeguatamente attrezzate; • adeguata comunicazione disponibile su diversi canali; • efficace segnaletica orizzontale e verticale in corrispondenza delle aree di sosta e di indirizzamento; • dotazione nel centro storico di adeguati stalli per la sosta breve con particolare riferimento alle principali destinazioni, quali per esempio Darsena, Duomo, Piazza della Scala, sulla base delle istanze dei portatori di interesse e verificate con le disponibilità di spazi che si genereranno con la riorganizzazione della viabilità e della sosta su strada • accessibilità facilitata per categorie con esigenze particolari come anziani e persone con disabilità."
---

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
020_02	(ANAV Lombardia) Presidente - Alberto Cazzani	460679/2017	03/10/2017 14:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
L'individuazione di aree di sosta per il carico e scarico dei passeggeri all'interno di Area C e in prossimità delle principali attrazioni turistiche richiede un aggiornamento di quelle attualmente individuate nel documento di piano sulla base della loro effettiva disponibilità, e tenendo conto di quelle indicate dal paper congiunto Assolombarda, Confcommercio, ANAV Lombardia e GITEC "Proposte per la localizzazione di aree per la salita e discesa dei passeggeri e per la sosta inoperosa dei bus turistici" del 2014.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
All'interno dei confini.....via Olona.	Altre aree di fermata potranno essere individuate sulla base delle richieste delle Associazioni di categoria e verificate con le nuove disponibilità di spazi che si genereranno con la riorganizzazione della viabilità e della sosta su strada. Si chiede inoltre l'inserimento di una cartografia con l'indicazione delle aree di fermata e di quelle per la sosta inoperosa già attive e in corso di attivazione.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addtta all'osservazione 33_22

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_01	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
L'individuazione di aree di sosta per il carico e scarico dei passeggeri all'interno di Area C e in prossimità delle principali attrazioni turistiche richiede un aggiornamento di quelle attualmente individuate nel documento di piano sulla base della loro effettiva disponibilità, e tenendo conto di quelle indicate dal paper congiunto Assolombarda, Confcommercio, ANAV Lombardia e GITEC "Proposte per la localizzazione di aree per la salita e discesa dei passeggeri e per la sosta inoperosa dei bus turistici" del 2014.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
All'interno dei confini.....via Olona	Altre aree di fermata potranno essere individuate sulla base delle richieste delle Associazioni di categoria e verificate con le nuove disponibilità di spazi che si genereranno con la riorganizzazione della viabilità e della sosta su strada. Si chiede inoltre l'inserimento di una cartografia con l'indicazione delle aree di fermata e di quelle per la sosta inoperosa già attive e in corso di attivazione.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 033_22.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
030_02	(STAV - ATI Autostazioni di Milano) Presidente del C.d. A. - Alberto Cazzani	449496/2017	05/10/2017 11:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
L'individuazione di aree di sosta per il carico e scarico dei passeggeri all'interno di Area C e in prossimità delle principali attrazioni turistiche richiede un aggiornamento di quelle attualmente individuate nel documento di piano sulla base della loro effettiva disponibilità, e tenendo conto di quelle indicate dal paper congiunto Assolombarda, Confcommercio, ANAV Lombardia e GITEC "Proposte per la localizzazione di aree per la salita e discesa dei passeggeri e per la sosta inoperosa dei bus turistici" del 2014.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
All'interno dei confini.....via Olona	Altre aree di fermata potranno essere individuate sulla base delle richieste delle Associazioni di categoria e verificate con le nuove disponibilità di spazi che si genereranno con la riorganizzazione della viabilità e della sosta su strada. Si chiede inoltre l'inserimento di una cartografia con l'indicazione delle aree di fermata e di quelle per la sosta inoperosa già attive e in corso di attivazione.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 033_22.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_01	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Si intende così favorire la vocazione monumentale del Centro storico scoraggiando i meccanismi di accesso di mezzi di eccessive dimensioni all'area più centrale della città, degenerati spesso in fenomeni di sosta abusiva prolungata su assi centrali come via Manzoni;

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"L'idea progettuale già allo studio dell'Amministrazione è quella dell'istituzione di una semplice regola da applicare a livello generale"	"•interdizione dell'area interna alla Cerchia dei Navigli (e Foro Buonaparte) ai pullman turistici;"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione fa riferimento ad uno stato di fatto consolidato che il Piano non valuta positivo modificare.</p> <p>Con Deliberazione n.20 del 13/09/2018 Prot. N. 0397250/2018 del 14/09/2018 il Municipio 1 dha chiesto di riformulare la controdeduzione all'osservazione precedentemente non accolta. La nuova proposta, pur ribadendo la necessità di favorire la vocazione monumentale del Centro storico, proteggendolo da eventuali criticità determinate dai Bus turistici, è formulata in maniera più generale. Essa infatti chiede di specificare che il sistema delle aree di fermata, da limitarsi al solo carico e scarico, sarà razionalizzato verificando le localizzazioni.</p> <p>Pertanto, si chiede di integrare il paragrafo 7.1.1.6, inserendo il testo: "il sistema delle aree per la fermata, comunque limitata al solo carico e scarico, sarà razionalizzato, verificando la compatibilità delle localizzazioni, concordandole il Municipio e gli operatori di settore".</p> <p>Il testo proposto è stato tuttavia parzialmente modificato per renderlo più coerente con le procedure di attuazione adottate dal Comune di Milano.</p>

<b>Modifica proposta</b>
Al paragrafo 7.1.1.6 Scenario PUMS, pagina 142, nel primo punto dell'elenco puntato, dopo le parole "e via Olona" aggiungere la seguente frase: "il sistema delle aree per la fermata, comunque limitata al solo

carico e scarico, sarà razionalizzato, verificando la compatibilità delle localizzazioni, sentendo il Municipio e gli operatori di settore”.

**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_02	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
E' impegno del Municipio 1 (già CdZ1) e dell'amministrazione tutta, assunto tramite numerose delibere, favorire la vocazione monumentale dell'ambito piazza Castello, liberandolo da una presenza estesa di spazi di discesa-salita passeggeri dei mezzi turistici, oltre che ovviamente di sosta fissa.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"all'interno dei confini già individuati per Area C sarà permessa [...] via Vico, Piazza Castello"	"(presso cui ridurre sensibilmente l'area di fermata carico e scarico passeggeri limitandola al solo Foro Buonaparte fronte civici 40/42/44 e in ogni caso eliminandoli completamente dalla piazza)," ...

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione fa riferimento ad uno stato di fatto consolidato che il Piano non valuta positivo modificare ed è di scala di maggiore dettaglio rispetto al Piano.</p> <p>Con Deliberazione n.20 del 13/09/2018 Prot. N. 0397250/2018 del 14/09/2018 il Municipio 1 dha chiesto di riformulare la controdeduzione all'osservazione precedentemente non accolta. La nuova proposta, pur ribadendo la necessità di favorire la vocazione monumentale del Centro storico, proteggendolo da eventuali criticità determinate dai Bus turistici, è formulata in maniera più generale. Essa infatti chiede di specificare che il sistema delle aree di fermata, da limitarsi al solo carico e scarico, sarà razionalizzato verificando le localizzazioni.</p> <p>Pertanto, si chiede di integrare il paragrafo 7.1.1.6, inserendo il testo: "il sistema delle aree per la fermata, comunque limitata al solo carico e scarico, sarà razionalizzato, verificando la compatibilità delle localizzazioni, concordandole il Municipio e gli operatori di settore".</p> <p>Il testo proposto è stato tuttavia parzialmente modificato per renderlo più coerente con le procedure di attuazione adottate dal Comune di Milano.</p>



***Modifica proposta***

Al paragrafo 7.1.1.6 Scenario PUMS, pagina 142, nel primo punto dell'elenco puntato, dopo le parole "e via Olona" aggiungere la seguente frase: "il sistema delle aree per la fermata, comunque limitata al solo carico e scarico, sarà razionalizzato, verificando la compatibilità delle localizzazioni, sentendo il Municipio e gli operatori di settore".

***Note***

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
140_03	(Municipio 9) Vice Presidente Commissione Mobilità - Aurelio Bizzotto	450584/2017	09/10/2017 10:29:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Per il filobus della linea 92, in corrispondenza del tratto di via Torelli che collega piazzale Nigra con viale Lancetti, vista l'ampiezza della strada, potrebbe essere utilizzata la sede centrale, attualmente utilizzata esclusivamente dai tram, quale corsia preferenziale. Questo comporta innanzitutto una maggiore velocità di percorrenza della linea 92 ed un minor congestionamento del traffico con un minor impatto ambientale e minor inquinamento. Ciò consentirebbe un recupero di spazi con la possibilità di sistemare al meglio i parcheggi che insistono su tale percorso. Infatti in certi momenti della giornata il traffico è molto sostenuto e gli autobus, in particolare la linea 92 oltre a viaggiare a rilento dovendo effettuare anche le fermate, crea ulteriori incolonnamenti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 102 sub 18 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 162, al punto "Corridoio 9", dopo "Bovisa FN", si inserisce il seguente testo: "(Verificando anche la possibilità di riqualificare la sede riservata tranviaria co accessibilità a linee di forza su gomma)."

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
094_01	Cesare Grossi	456596/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Proposta di variazioni al piano “Cambiamenti al TPL 2017” emanato a fine 2016 riguardante tutta Milano e attuato dal 4 set. 2017 tranne che per la nuova linea 35 in municipio 9. In municipio 8 la linea è attiva. Il piano del Comune è sbagliato e addirittura contra legem all’inizio di M9 (Via Chiasserini) e al capolinea del bus 35 in via Ciccotti (MM3 e Ferrovie Nord. In via Chiasserini il piano del Comune va sostituito con l’apertura di una nuova strada (200 mt.) tra via Chiasserini e via Cascina dei Prati. E’ indispensabile un esproprio. In via Ciccotti deve essere costruita una nuova rotatoria dove consentire al bus 35 (transitoriamente al bus 82) dopo il capolinea di indirizzarsi direttamente verso il Municipio 8. Questa mia proposta consentirebbe la riduzione del percorso del bus 35 (transitoriamente 82) di mt. 1.000 con quindi riduzione dei costi. Contestualmente verrebbe soppressa la linea Q41 (minibus notturno) con un’ulteriore riduzione di mt. 7.000 e quindi di costi di esercizio. Le contrazioni di costi “finanzierebbero” di gran lunga l’investimento per la costruzione della rotatoria.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 97 sub 19 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018

<b>Modifica proposta</b>
<p>In appendice 2, al capitolo Grandi Infrastrutture S/01 S/02 S/03 Ambito Bovisa-Farini la frase da “Per quanto riguarda il collegamento della Goccia...” a “...diagonale e dell’interquartiere.”, si integra come segue:</p> <p>“Per quanto riguarda il collegamento della Goccia ... Cascina dei Prati. Tale connessione potrà anche essere funzionale alla ricucitura del trasporto pubblico locale tra gli ambiti Affori e Bovisa con collegamenti diretti tra i principali poli attrattori dell’area nord Milano. Oltre a ciò si dovrà prevedere il rifacimento del sottopasso alla cintura ferroviaria ... diagonale e dell’interquartiere”</p>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
090_02	Francesco Viceconte	457890/2017	09/10/2017 11:11:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.1 Completamenti e riqualificazioni delle metropolitane esistenti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>La fermata via Parri potrebbe potenzialmente coprire una zona densamente abitata come la periferia sud del quartiere Baggio. Il sito indicato è distante dall'abitato e situato in posizione isolata in mezzo ad un parco. Tale scelta potrebbe scoraggiare l'uso della fermata durante le ore di buio o durante precipitazioni. Inoltre è necessario provvedere ad una doppia uscita che possa servire sia i palazzi dei plessi di via Mengoni che quelli di via Valsesia/via Prato. La via Parri è un viale ad alto scorrimento, senza attraversamenti pedonali e dotato di soli due ponti pedonali situati a 600 metri di distanza fra loro. Posizionare una sola uscita da una delle due parti risulterebbe penalizzante ed escludente per almeno una parte di cittadini. Un uscita su via Luigi Mengoni deve essere valutata positivamente anche data la vicinanza con il Comune di Cesano Boscone.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Attestamento alla rotatoria tra via Parri e via Gutenberg,	Attestamento al termine di via Luigi Mengoni e alla rotatoria tra in via Valsesia e via Prato

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Non si accoglie la richiesta di riportare l'attestamento proposto dall'osservante (prossimo a quello indicato nel piano) il PUMS suggerisce unicamente un posizionamento indicativo utile ai fini modellistici e alle successive analisi costi/benefici. Si accoglie tuttavia la richiesta di specificare che l'esatta ubicazione delle nuove stazioni e la localizzazione delle scale per l'ingresso/uscita che garantirà la migliore accessibilità all'abitato esistente, verrà definita nelle successive fasi progettuali.</p>

<b>Modifica proposta</b>
<p>A pagina 152 nel paragrafo "Scenario Pums", dopo le parole "considerando tre possibili ipotesi", aggiungere "che dovranno essere puntualmente definite nelle apposite fasi progettuali"</p>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
096_01	Daniela Zarini	457896/2017	09/10/2017 11:21:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.1 Completamenti e riqualificazioni delle metropolitane esistenti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Per il prolungamento del ramo M1 da via Bisceglie, il Piano delinea uno scenario con 2 eventuali fermate intermedie (una in via Parri angolo via Gutenberg e l'altra in Parri/Gozzoli) più una possibile ultima fermata verso Baggio-Tangenziale Ovest. Ritengo che questa ipotesi di collocazione delle fermate intermedie non sia efficace: la fermata via Parri - via Gutenberg sarebbe eccessivamente distante dalla precedente e troppo vicina alla eventuale successiva Via Parri-via Gozzoli. Volendo mantenere un intervallo tra 2 fermate di metropolitana simile a quello che già caratterizza l'attuale tratta in esercizio (es. Bande Nere-Primaticcio- Inganni-Bisceglie) e che permette agli abitanti della zona interessata di raggiungere in pochi minuti a piedi la più prossima fermata della linea M1 senza dover ricorrere all'uso dell'autobus, la prima fermata successiva a Bisceglie dovrebbe essere collocata nei pressi del nuovo ponte pedonale che attraversa la via Parri collegando via Lucca e via Mengoni. In questo modo, tale fermata sarebbe fruibile dagli abitanti dell'ultima parte di via Lucca, quelli di via Prato e di Via Mengoni e potrebbe intercettare anche gli abitanti dell'ultimo tratto di via Cividale e del primo di via Bagarotti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Attestamento alla rotatoria via Parri-via Gutenberg,	Attestamento a via Lucca-via Nitti

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Non si accoglie la richiesta di riportare l'attestamento proposto dall'osservante (prossimo a quello indicato nel piano) il PUMS suggerisce unicamente un posizionamento indicativo utile ai fini modellistici e alle successive analisi costi/benefici. Si accoglie tuttavia la richiesta di specificare che l'esatta ubicazione delle nuove stazioni e la localizzazione delle scale per l'ingresso/uscita che garantirà la migliore accessibilità all'abitato esistente, verrà definita nelle successive fasi progettuali.</p>

<b>Modifica proposta</b>
<p>A pagina 152 nel paragrafo "Scenario Pums", dopo le parole "considerando tre possibili ipotesi", aggiungere "che dovranno essere puntualmente definite nelle apposite fasi progettuali"</p>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
112_02	(Comitato Parri Sud) Vice presidente - Flavio Cosma	456620/2017	09/10/2017 11:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.1 Completamenti e riqualificazioni delle metropolitane esistenti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La fermata via Parri potrebbe potenzialmente coprire una zona densamente abitata come la periferia sud del quartiere Baggio. Il sito indicato è distante dall'abitato e situato in posizione isolata in mezzo ad un parco. Tale scelta potrebbe scoraggiare l'uso della fermata durante le ore di buio o durante precipitazioni. Inoltre è necessario provvedere ad una doppia uscita che possa servire sia i palazzi dei plessi di via Mengoni che quelli di via Valsesia/via Prato. La via Parri è un viale ad alto scorrimento, senza attraversamenti pedonali e dotato di soli due ponti pedonali situati a 600 metri di distanza fra loro. Posizionare una sola uscita da una delle due parti risulterebbe penalizzante ed escludente per almeno una parte di cittadini. Un uscita su via Luigi Mengoni deve essere valutata positivamente anche data la vicinanza con il Comune di Cesano Boscone.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Attestamento alla rotatoria tra via Parri e via Gutenberg,	Attestamento al termine di via Luigi Mengoni e alla rotatoria tra in via Valsesia e via Prato

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 090_02.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
068_01	Carlo Silva	457940/2017	08/10/2017 19:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Impedire che il tracciato della nuova metrotramvia est-ovest, da Certosa a Niguarda, attraversi le importanti aree verdi delle zone interessate, danneggiandole nella loro estensione e nella loro continuità. Questo per evidenti ragioni di salvaguardia dell'ambiente a tutela di tutti nella zona Nord, già così massicciamente edificata.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"da Precotto ad Adriano/Gobba e da Fulvio Testi a Ospedale Niguarda, Bovisa, con scavalco ferroviario e ulteriore prolungamento fino a Certosa;"	Il nuovo tracciato non dovrà attraversare le aree verdi dei quartieri interessati, sottraendo loro spazi o creando barriere o cesure al loro interno, con particolare riferimento al Parco Verga a Quarto Oggiaro, al Parco Goccia a Bovisa, al Parco delle Favole ad Affari.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si condivide la necessità di preservare la massima fruibilità delle aree verdi ma si ritiene che in questa fase non sia possibile precludere alcun tracciato in quanto la definizione puntuale dello stesso verrà individuata negli appositi strumenti attuativi. Pertanto si propone una modifica del testo dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 157 al termine dell'elenco puntato dello Scenario Pums del capitolo 7.2.1.3 Aggiungere "I progetti di dettaglio delle infrastrutture sopra elencate, verranno definiti nell'ambito dell'iter attuativo mantenendo l'obiettivo concomitante di preservare la massima fruibilità delle aree verdi."

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
068_02	Carlo Silva	457940/2017	08/10/2017 19:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Impedire l'attraversamento del Parco della Goccia.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
A sostegno dell'urbanizzazione della 'goccia' della Bovisa	Ma senza attraversarne il grande parco compreso tra le via Ailanti, Pacuvio, Siccoli e la ferrovia esistente lungo le vie Porretta e Carlo Reale.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si condivide la necessità di preservare la massima fruibilità delle aree verdi ma si ritiene che in questa fase non sia possibile precludere alcun tracciato in quanto la definizione puntuale dello stesso verrà individuata negli appositi strumenti attuativi. Pertanto si propone una modifica del testo dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 157 al termine dell'elenco puntato dello Scenario Pums del capitolo 7.2.1.3 Aggiungere "I progetti di dettaglio delle infrastrutture sopra elencate, verranno definiti nell'ambito dell'iter attuativo mantenendo l'obiettivo concomitante di preservare la massima fruibilità delle aree verdi."

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
078_01	Carlo Silva	455776/2017	09/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Impedire che il tracciato della nuova metrotramvia est-ovest, da Certosa a Niguarda, attraversi le importanti aree verdi delle zone interessate, danneggiandole nella loro estensione e nella loro continuità. Questo per evidenti ragioni di salvaguardia dell'ambiente a tutela di tutti nella zona Nord, già così massicciamente edificata.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Da Precotto ad Adriano/Gobba e da Fulvio Testi a Ospedale Niguarda, Bovisa, con scavalco ferroviario e ulteriore prolungamento fino a Certosa;	Il nuovo tracciato non dovrà attraversare le aree verdi dei quartieri interessati, sottraendo loro spazi o creando barriere o cesure al loro interno, con particolare riferimento al Parco Verga a Quarto Oggiaro, al Parco Goccia a Bovisa, al Parco delle Favole ad Affari.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 068_01.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
078_02	Carlo Silva	455776/2017	09/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Impedire l'attraversamento del Parco della Goccia.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"a sostegno dell'urbanizzazione della 'goccia' della Bovisa"	Ma senza attraversarne il grande parco compreso tra le via Ailanti, Pacuvio, Siccoli e la ferrovia esistente lungo le vie Porretta e Carlo Reale.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 068_02.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_06	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Come già precedentemente osservato, oltre che affrontato in apposite delibere, non si ritiene utile per la qualità del servizio offerto, ridurre eccessivamente la presenza di linee tranviarie nel Centro storico, disincentivando invece l'utilizzo dell'automobile per i non residenti;

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"• diminuire l'affollamento dei mezzi lungo il corridoio di attraversamento del centro storico (da Missori a Lanza)." ...	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La proposta di riorganizzazione dei passaggi tranviari in centro, è stata supportata da apposite simulazioni modellistiche ed ha dato esito positivo nell'analisi costi/benefici, la proposta dell'osservante non è quindi accoglibile come richiesto. Si propone di modificare il testo con una valenza più orientata alla verifica rispetto alla domanda e alla ottimizzazione dell'esercizio in termini di regolarità.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 158 il quarto punto del primo elenco puntato diviene: "razionalizzare, in relazione alla domanda e alla necessità di un maggiore regolarità di esercizio, il transito dei mezzi tranviari lungo il corridoio di attraversamento del centro storico (da Missori a Lanza)"

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_09	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il problema da affrontare non è l'affollamento dei mezzi nel centro storico ma la fluidificazione del transito degli stessi sugli assi principali. La soluzione non è la riduzione del servizio ma la realizzazione di interventi infrastrutturali sulla rete (alcuni verranno illustrati nei punti successivi).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• diminuire l'affollamento dei mezzi lungo il corridoio di attraversamento del centro storico (da Missori a Lanza);</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• fluidificare il transito dei mezzi lungo il corridoio di attraversamento del centro storico (da Missori a Lanza) mediante interventi infrastrutturali sugli impianti tranviari;</li></ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 102_06.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
005_01	Marco Troglia	448293/2017	24/08/2017 13:03:37

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Rumorosità del materiale rotabile

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Gli interventi sulla rete saranno affiancati all'adeguamento del materiale rotabile che dovrà garantire le performance sopra indicate	E dovrà garantire un livello minimo di rumorosità, soprattutto nei tratti in curva ed in quelli percorsi velocemente dai tram, per ridurre l'inquinamento acustico ed evitare possibili azioni legali di classe dei cittadini contro la pubblica amministrazione.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non ritenendo che la riduzione della rumorosità possa essere demandata interamente alle caratteristiche del materiale rotabile si accoglie parzialmente quanto richiesto facendo rientrare tra i criteri di progettazione della rete tranviaria il contenimento dell'impatto acustico.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 158 al termine del primo elenco puntato aggiungere un ulteriore punto: "mitigare l'impatto acustico anche attraverso appositi criteri progettuali della rete per il contenimento del rumore"

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
039_01	Antonio Gradia	448382/2017	06/10/2017 08:35:03

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Velocizzazione trasporto TPL di superficie. Gli autobus sono rallentati molto spesso durante le svolte a sinistra oltre che dalle congestioni di traffico. Ci vorrebbe un sistema di precedenza ai bus in svolta a sinistra.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Previsione di uno studio per articolare gli orari di scuola e lavoro.	Installazione di sistema di precedenza ai bus in svolta a sinistra, per esempio dei minisemafori a comando dall'autista del bus ("BUS-SEMAFORO"), o cose del genere di non difficile realizzazione.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene utile specificare la necessità, nell'ambito degli interventi per le linee T, di porre attenzione alle svolte a sinistra dei bus ma non si ritiene di poter inserire il testo nella forma proposta in quanto non adeguata al documento di piano, che individua la strategia, la cui attuazione è demandata ai progetti.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 158 nel primo punto del terzo elenco puntato, dopo le parole "linee di forza del trasporto pubblico", aggiungere ", anche attraverso interventi di agevolazione delle svolte a sinistra"

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
073_05	Mattia Malgarini	452702/2017	09/10/2017 01:25:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
per velocizzare le linee T serve anche la riduzione dei numerosi attraversamenti pedonali e la protezione con semafori dei rimanenti che, se non regolati da semafori, costringono ai tranvieri il mantenimento di una velocità limitata per ragioni di sicurezza

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Protezioni dalle interferenze trasversali definendo una strategia progressiva di limitazione dei veicoli autorizzati al transito nelle corsie riservate, basata su trend di incidentalità rilevati, che tenga comunque conto della presenza di viabilità alternativa parallela agli itinerari protetti;	Ridurre in base agli standard metrotranviari gli attraversamenti pedonali ed inserire semafori asserviti al tram a limitazione del traffico pedonale rimanente.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si accoglie la proposta di rivedere la densità degli attraversamenti pedonali ma non si accoglie la possibilità di regolarli mediante appositi semafori, in quanto la definizione puntuale della tipologia di intervento da adottare, verrà declinata nelle apposite fasi progettuali.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 158 nel quinto punto del terzo elenco puntato, "distribuzione delle fermate", aggiungere "e degli attraversamenti pedonali"

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
097_04	(Municipio 1) Assessore Urbanistica, Mobilità, Commercio e Artigianato - Mattia Ibrahim Abdu Ismahil	460736/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Eliminazione delle denominazioni mediante utilizzo di lettere (da A M) utilizzando la numerazione corrente delle linee tranviarie, filoviarie e di bus, in coerenza con le osservazioni votate dal Municipio 1.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminazione delle denominazioni mediante utilizzo di lettere (da A M) utilizzando la numerazione corrente delle linee tranviarie, filoviarie e di bus, in coerenza con le osservazioni votate dal Municipio 1.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Si ritiene opportuno mantenere la denominazione con lettere al fine di caratterizzare maggiormente le linee T rispetto alle altre linee di TPL.</p> <p>Con Deliberazione n.20 del 13/09/2018 Prot. N. 0397250/2018 del 14/09/2018 il Municipio 1 ha chiesto di riformulare la controdeduzione all'osservazione precedentemente non accolta. Pur riaffermando la volontà di mantenere la denominazione "numerica" per le linee tranviarie e filoviarie (identificandola ex novo per le due linee extraurbane per Desio/Seregno e Limbiate e per quella tra Forlanini e Santa Giulia), concorda sull'utilizzo delle lettere, a scopo meramente esemplificativo, per indicare i tracciati di forza della rete.</p> <p>Pertanto, al paragrafo 7.2.1.4 Scenario PUMS, richiede di sostituire il testo "Un primo elenco delle linee di forza interessate è costituito da" con "Un primo elenco delle linee di forza interessate, dove la denominazione con lettere è da considerarsi meramente esemplificativa, è costituito da"</p>



***Modifica proposta***

Al paragrafo 7.2.1.4 Scenario PUMS, prima dell'ultimo elenco puntato di pagina 159, sostituire il testo "Un primo elenco delle linee di forza interessate è costituito da" con "Un primo elenco delle linee di forza interessate, dove la denominazione con lettere è da considerarsi meramente esemplificativa, è costituito da"

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_07	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Appare decisamente preferibile mantenere la denominazione "numerica" attuale (identificandola ex novo per le due linee extraurbane per Desio e Limbiate) per necessità di chiarezza ma anche per tradizione poiché si è eliminata da tempo la denominazione in lettere (decenni fa riferita ai bus) e non se ne ravvisa il bisogno, potendo identificare le linee di forza comunicativamente e garantendo alti standard di servizio, piuttosto che modificandone la denominazione;

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"• Linea A, Bresso Cadorna: riprendendo il percorso dell'attuale 4." Sostituire con "Linea 4, Bresso - Cadorna: [...]" "• Linea B, Certosa - Gobba: riprendendo parzialmente il percorso dell'attuale 7." Sostituire con "Linea 7, Certosa FS - Cascina Gobba M	"• Linea A, Bresso Cadorna: riprendendo il percorso dell'attuale 4." Sostituire con "Linea 4, Bresso - Cadorna: [...]" "• Linea B, Certosa - Gobba: riprendendo parzialmente il percorso dell'attuale 7." Sostituire con "Linea 7, Certosa FS - Cascina Gobba M2: [...]" "• Linea C, Stazione Centrale Porta Genova: posta sulla cerchia tranviaria est, oggi esercita dalla linea 9" Sostituire con "Linea 9, Stazione Centrale - Porta Genova M2: [...]" "• Linea D, Missori - Rozzano Humanitas: sul percorso oggi parzialmente coperto dalla linea 15" Sostituire con "Linea 15, Duomo - Rozzano Humanitas: [...]" "• Linea F, P.zza Fontana Santa Giulia: su parte del tracciato dell'attuale 27" Sostituire con "Linea 27, Fontana - Santa Giulia: [...]" "• Linea G, Cinisello - Bignami: oggi esercito dalla linea 31 per Cinisello." Sostituire con "Linea 31 Cinisello - Bignami M5: [...]" "• Linea H." Sostituire con "Linea 11" "• Linea I." Sostituire con "Linea 6" "• Linee L e M su percorso dell'attuale cerchia filoviaria della 90/91" Sostituire con "Linea 90/91 [...]"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

**Valutazione tecnica**

Si mantiene la denominazione con lettere al fine di distinguere maggiormente le linee e per maggiore chiarezza nella descrizione del progetto.

Con Deliberazione n.20 del 13/09/2018 Prot. N. 0397250/2018 del 14/09/2018 il Municipio 1 ha chiesto di riformulare la controdeduzione all'osservazione precedentemente non accolta. Pur riaffermando la volontà di mantenere la denominazione "numerica" per le linee tranviarie e filoviarie (identificandola ex novo per le due linee extraurbane per Desio/Seregno e Limbiate e per quella tra Forlanini e Santa Giulia), concorda sull'utilizzo delle lettere, a scopo meramente esemplificativo, per indicare i tracciati di forza della rete.

Pertanto, al paragrafo 7.2.1.4 Scenario PUMS, richiede di sostituire il testo "Un primo elenco delle linee di forza interessate è costituito da" con "Un primo elenco delle linee di forza interessate, dove la denominazione con lettere è da considerarsi meramente esemplificativa, è costituito da"

**Modifica proposta**

Al paragrafo 7.2.1.4 Scenario PUMS, prima dell'ultimo elenco puntato di pagina 159, sostituire il testo "Un primo elenco delle linee di forza interessate è costituito da" con "Un primo elenco delle linee di forza interessate, dove la denominazione con lettere è da considerarsi meramente esemplificativa, è costituito da"

**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
079_01	(Comune di Milano) Direttore Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree - Giancarlo Tancredi	449909/2017	09/10/2017 09:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea F, P.zza Fontana — Santa Giulia: su parte del tracciato dell'attuale 27 servirebbe l'asse Mecenate — Corsica - XXII Marzo;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea F , P.zza Fontana - V.le Ungheria: riprendendo il percorso dell'attuale Mecenate — Corsica — XXII Marzo;</li> <li>Linea J, Rogoredo FS — Via Repetti: linea da esercire con tram bidirezionali, in parziale sovrapposizione all'attuale linea 27, con una variazione di percorso all'interno del q.re S. Giulia per garantire il servizio anche durante le manifestazioni presso l'Arena di nuova realizzazione. E' necessaria la realizzazione di 2 capolinea, rispettivamente in via Repetti e alla stazione di Rogoredo, atti ad accogliere tram bidirezionali ad elevata capacità. Eventuali prolungamenti della linea oltre via Repetti potranno essere oggetto di successive valutazioni, considerando la possibilità di proseguire in direzione nord verso un ulteriore interscambio con la linea MM2 e il Servizio Ferroviario Regionale a Lambrate.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>

### **Valutazione tecnica**

Si concorda con l'aggiornamento proposto, tuttavia, alla luce degli sviluppi dei tavoli tecnici sul tema, risulta più coerente sostituire "Repetti" con "q.re Forlanini M4".

A seguito di verifica con gli uffici competenti per la valutazione del progetto in corso, si propone di mantenere entrambe le diciture indicando quale aggiornamento nel documento "Repetti/M4 q.re Forlanini".

### **Modifica proposta**

A pagina 160, cancellare il sesto punto dell'elenco puntato del paragrafo "Scenario Pums" ed inserire i seguenti due punti: "• Linea F , P.zza Fontana - V.le Ungheria: riprendendo il percorso dell'attuale Mecenate — Corsica — XXII Marzo; • Linea J, Rogoredo FS — Repetti/M4 q.re Forlanini M4: linea da esercire con tram bidirezionali, in parziale sovrapposizione all'attuale linea 27, con una variazione di percorso all'interno del q.re S. Giulia per garantire il servizio anche durante le manifestazioni presso l'Arena di nuova realizzazione. E' necessaria la realizzazione di 2 capolinea, rispettivamente in q.re Forlanini e alla stazione di Rogoredo, atti ad accogliere tram bidirezionali ad elevata capacità. Eventuali prolungamenti della linea oltre Forlanini potranno essere oggetto di successive valutazioni, considerando la possibilità di proseguire in direzione nord verso un ulteriore interscambio con la linea M2 e il Servizio Ferroviario Regionale a Lambrate."

Inoltre si modifica la figura 7.13 a pagina 162 e la figura 7.12 a pagina 161.

Si modifica la Tavola 2

### **Note**

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_02	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale


<b>Motivazione</b>
La discontinuità della protezione della linea filoviaria circolare 90/91 interessa diversi tratti del percorso, pertanto si chiede di valutarne il completamento il più possibile continuo (in modo da tenere veramente conto della volontà chiaramente espressa dagli organismi decentrati con le delibere del C.d.Z. 7 n.° 164 del 1°/7/2002, P.G. 2602.117/2002, n.° 84 del 20/6/2005, P.G. 6190077/2005, e n.° 135 del 12/11/2007, P.G. 1001804/2007).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“protezione 90/91”	, piazzale Piola – viale Romagna – viale Campania – viale Mugello – viale Molise – piazzale Cuoco – via Carabelli – piazza Salgari – via Caroncini – via Tertulliano e poi piazzale Brescia (corsie preferenziali sui semi-archi della rotatoria) – piazzale Zavattari (taglio aiuola centrale) – viale Serra (da viale Scarampo a via Traiano);

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b><del>Non accogliere</del> Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 245 sub 7 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 160, all’ultimo punto dell’elenco puntato sostituire “La riorganizzazione delle circolari della filoviaria prevedere una verifica dell’organizzazione dei capolinea di 90/91 e 92 in modo da evitare eventuali inefficienze.” Con: “La riorganizzazione delle circolari della filoviaria dovrà prevedere una verifica dell’organizzazione dei capolinea di 90/91 e 92 in modo da evitare eventuali inefficienze, oltre che della puntuale protezione di tutti i percorsi verificando, attraverso la progettazione di dettaglio, i corretti  stradamenti.”

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
079_02	(Comune di Milano) Direttore Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree - Giancarlo Tancredi	449909/2017	09/10/2017 09:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
In coerenza con l'osservazione n.1 andrà modificata anche la figura 7.12 aggiungendo la nuova linea T J "Rogoredo FS — Via Repetti"

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Fig. 7.12	Fig. 7.12 aggiornata con la nuova linea T "J"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si concorda con l'aggiornamento proposto, tuttavia, alla luce degli sviluppi dei tavoli tecnici sul tema, risulta più coerente sostituire "Repetti" con "q.re Forlanini M4".  A seguito di verifica con gli uffici competenti per la valutazione del progetto in corso, si propone di mantenere entrambe le diciture indicando quale aggiornamento nel documento "Repetti/M4 q.re Forlanini".

<b>Modifica proposta</b>
In figura 7.12 a pagina 161 aggiungere la linea J "Rogoredo FS – Repetti/M4 q.re Forlanini M4" Inoltre si modifica la Tavola 2 e la figura 7.13 a pagina 162.

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
079_03	(Comune di Milano) Direttore Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree - Giancarlo Tancredi	449909/2017	09/10/2017 09:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
In coerenza con l'osservazioni n.1 andrà modificata anche la figura 7.13 aggiungendo la nuova T J "Rogoredo FS Via Repetti"

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Fig. 7.13	Fig. 7.13 aggiornata con la nuova linea T "J"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si concorda con l'aggiornamento proposto, tuttavia, alla luce degli sviluppi dei tavoli tecnici sul tema, risulta più coerente sostituire "Repetti" con "q.re Forlanini M4".  A seguito di verifica con gli uffici competenti per la valutazione del progetto in corso, si propone di mantenere entrambe le diciture indicando quale aggiornamento nel documento "Repetti/M4 q.re Forlanini".

<b>Modifica proposta</b>
In figura 7.13 a pagina 162 aggiungere la linea J "Rogoredo FS – Repetti/M4 q.re Forlanini M4". Inoltre si modifica la figura 7.12 a pagina 161. Si modifica la Tavola 2.

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
090_01	Francesco Viceconte	457890/2017	09/10/2017 11:11:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La zona periferica Ovest della città è totalmente sprovvista di un TPL che possa garantire spostamenti verticali rapidi ed efficienti. La creazione di una linea di forza che, partendo dal nuovo capolinia della M4 San Cristoforo, possa, passando per Bisceglie e San Siro, portare a Molino Dorino colmerebbe tale disagio vista anche la densità abitativa delle zone. Tale collegamento, avrebbe necessità di una sede protetta. Senza tale strumento l'efficacia del trasporto su una direttrice si congestionata sarebbe drasticamente ridotta, sicchè al TPL il cittadino continuerebbe a preferire l'uso di mezzi privati.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per completare il sistema delle relazioni del trasporto pubblico di forza, oltre alla creazione delle linee T di cui sopra, si dovrà operare sui seguenti corridoi ad alta capacità/velocità	Prevedendo l'istituzione di corsie preferenziali protette.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con i contenuti del Piano, tuttavia la puntuale definizione delle misure di velocizzazione da adottare per ogni corridoio, dovrà essere definita negli appositi strumenti attuativi. Pertanto si propone un parziale accoglimento con modifica del testo dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 161 dopo la figura 7.12, dopo le parole "seguenti corridoi ad alta capacità/velocità", aggiungere "prevedendo, ove possibile, l'istituzione di corsie preferenziali protette".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
099_11	(Azienda Trasporti Milanesi S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Linea F, P.zza Fontana — Santa Giulia: su parte del tracciato dell'attuale 27 servirebbe l'asse Mecenate — Corsica - XXII Marzo.</li> </ul>	Per tale linea resta da verificare la coerenza con il progetto di sviluppo di una nuova tranvia all'interno dell'intervento urbanistico di 5. Giulia e Merezzate;

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si condivide la necessità di rendere coerente l'intervento legato al rafforzamento della rete portante del TPL di superficie con i programmi di sviluppo già in corso e pertanto, invece di inserire quanto proposto dall'osservante che richiede una generica verifica di compatibilità con i progetti in corso in Santa Giulia, in coerenza con le osservazioni numero 079_01, 079_02, 079_03, 079_04, si modifica il testo del Piano citando le linee tranviarie definite negli appositi tavoli tecnici sull'area in esame.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 160, cancellare il sesto punto dell'elenco puntato del paragrafo "Scenario Pums" ed inserire i seguenti due punti: "• Linea F , P.zza Fontana - V.le Ungheria: riprendendo il percorso dell'attuale Mecenate — Corsica — XXII Marzo; • Linea J, Rogoredo FS — Repetti/M4 q.re Forlanini M4: linea da esercire con tram bidirezionali, in parziale sovrapposizione all'attuale linea 27, con una variazione di percorso all'interno del q.re S. Giulia per garantire il servizio anche durante le manifestazioni presso l'Arena di nuova realizzazione. E' necessaria la realizzazione di 2 capolinea, rispettivamente in q.re Forlanini e alla stazione di Rogoredo, atti ad accogliere tram bidirezionali ad elevata capacità. Eventuali prolungamenti della linea oltre Forlanini potranno essere oggetto di successive valutazioni, considerando la possibilità di proseguire in direzione nord verso un ulteriore interscambio con la linea M2 e il Servizio Ferroviario Regionale a Lambrate."

Inoltre si modifica la figura 7.13 a pagina 162 e la figura 7.12 a pagina 161.  
Si modifica la Tavola 2.

**Note**

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
112_01	(Comitato Parri Sud) Vice presidente - Flavio Cosma	456620/2017	09/10/2017 11:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La zona periferica Ovest della città è totalmente sprovvista di un TPL che possa garantire spostamenti verticali rapidi ed efficienti. La creazione di una linea di forza che, partendo dal nuovo capolinia della M4 San Cristoforo, possa, passando per Bisceglie e San Siro, portare a Molino Dorino colmerebbe tale disagio vista anche la densità abitativa delle zone. Tale collegamento, avrebbe necessità di una sede protetta. Senza tale strumento L'efficacia del trasporto su una direttrice si congestionata sarebbe drasticamente ridotta, sicchè al TPL il cittadino continuerebbe a preferire l'uso di mezzi privati.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per completare il sistema della relazioni del trasporto pubblico di forza, oltre alla creazione delle linee T di cui sopra, si dovrà operare sui seguenti corridoi ad alta capacità/velocità	Prevedendo l'istituzione di corsie preferenziali protette.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con i contenuti del Piano, tuttavia la puntuale definizione delle misure di velocizzazione da adottare (ad esempio l'istituzione di corsie riservate) per ogni corridoio, dovrà essere definita negli appositi strumenti attuativi e pertanto si propone un parziale accoglimento con modifica del testo dell'osservante.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 161 dopo la figura 7.12, dopo le parole "seguenti corridoi ad alta capacità/velocità", aggiungere "prevedendo ove possibile l'istituzione di corsie preferenziali protette".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_14	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La creazione del Corridoio 11 per collegare le nuove aree residenziali della zona di via Rubattino è un'occasione per riqualificare l'asse di via Porpora/Lulli/Pecchio da velocizzare con opportuni interventi di protezione. Nel PGT questo Corridoio era previsto come tranviario e si inserirebbe bene nel progetto di riqualificazione dello Scalo ferroviario di Milano Lambrate. La via Pacini, a meno di un'improbabile realizzazione di una corsia riservata centrale, è caratterizzata, nelle ore di punta da elevato traffico automobilistico con incolonnamenti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Corridoio 11: Pacini-Lambrate-Rimembranze di Lambrate-Marcinelle;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Corridoio 11: Loreto — Porpora — Lambrate - Rimembranze di Lambrate — Marcinelle;</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Premesso che il corridoio 11 rientra tra quelli ritenuti strategici per il miglioramento dell'accessibilità dei quartieri periferici, si potrebbe demandare ad una successiva fase progettuale la possibilità di studiare l'asse Loreto-Porpora-Lambrate, in alternativa a Pacini-Lambrate (tratta del corridoio 11) previsto dal Pums. Pertanto si propone una modifica al testo dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 162, nel secondo punto del secondo elenco puntato, relativo al Corridoio 11, dopo le parole "Lambrate-Marcinelle" aggiungere la seguente frase: "o previo apposito studio di fattibilità, Loreto-Porpora-Lambrate-Rimembranze di Lambrate-Marcinelle"

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_07	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Si propongono le seguenti variazioni/precisazioni dei corridoi TPL: Corridoio 4: Roserio - Mac Mahon - Bramante - Duomo • Corridoio 9a (filobus): Bovisa - Bausan - Lancetti • Corridoio 9b (tram): Bovisa Bausan - Scalo Farini - Cenisio M5 (v. osservazione al capitolo precedente) • Corridoio 12: S. Cristoforo - Bisceglie - Osa. S. Carlo - S. Siro M5 - Trenno -Molino Dorino - Cascina Merlata - Stephenson - Certosa

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><del>Non accogliere</del> <b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 211 sub 6 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 161, alla fine del periodo “Per completare il sistema delle relazioni del trasporto pubblico di forza, oltre alla creazione delle linee T di cui sopra, si dovrà operare sui seguenti corridoi ad alta capacità/velocità”, dopo la parte che recepisce le osservazioni 090_01 e 112_01, si inserisce: “Tali corridoi rappresentano itinerari di velocizzazione che saranno poi utili alla definizione di servizi non necessariamente interamente coincidenti con i corridoi stessi.”

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_08	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.5 Rinnovo del parco rotabile	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Anche a fronte della recente riqualificazione di piazza Missori, con un progetto peraltro coordinato con la soprintendenza, si ritiene opportuno eliminare ogni riferimento all'HUB Missori in tutto il PUMS, preferendo in ogni caso il mantenimento in esercizio dei capolinea di via Dogana, via Cantù e piazza Fontana e aggiungendo quello di via Armorari/Cordusio;

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"dei capolinea centrale a Missori in centro, ovvero"	"dei capolinea periferici all'Humanitas [...]"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione richiede la sostituzione di parte di una frase del Piano che tuttavia ne comprometterebbe la correttezza grammaticale del testo. Ritenendo che, in coerenza con le altre richieste del medesimo osservante, la proposta sia quella di eliminare il riferimento all'hub di Missori, non si ritiene di poterla accogliere integralmente in quanto il Piano opera tale scelta avendola sottoposta a simulazioni modellistiche che hanno evidenziato risultati positivi all'analisi costi benefici. Tuttavia, si propone di eliminare dal Piano il riferimento specifico ai capilinea. Si introduce inoltre, con riferimento alla necessità di approfondire il tema in fase progettuale, la dicitura "Area Missori".

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 164 nel paragrafo "Scenario Pums", si elimina la frase ",oggetto di revisione della localizzazione dei capolinea centrale a Missori in centro, ovvero periferico all'Humanitas per il 15 e a Noverasco per il 24."
A pagina 165 nel terzo punto elenco puntato si sostituisce la frase tra parentesi con: "(Area Missori, valutando nell'ambito Missori-Dogana-Diaz mediante approfondimenti progettuali la migliore soluzione tecnica, e Cadorna)"
A pagina 165 dopo l'elenco puntato si sostituisce "In particolare Missori" con "In particolare l'Area Missori"
A pagina 350 nella tabella Classe di azione: Rete tranviaria si sostituisce "Hub Missori" con " Hub ambito Missori-Dogana-Diaz"

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
097_05	(Municipio 1) Assessore Urbanistica, Mobilità, Commercio e Artigianato - Mattia Ibrahim Abdu Ismahil	460736/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Eliminazione dei riferimento all'Hub "Missori" e sostituzione con la denominazione "Dogana" in coerenza con le osservazioni votate dal Municipio 1.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminazione dei riferimento all'Hub "Missori" e sostituzione con la denominazione "Dogana" in coerenza con le osservazioni votate dal Municipio 1.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Come per altre richieste del medesimo osservante, la proposta di eliminare il riferimento all'hub di Missori, non può essere accolta integralmente in quanto il Piano opera tale scelta avendola sottoposta a simulazioni modellistiche che hanno evidenziato risultati positivi all'analisi costi benefici. Tuttavia, si propone di eliminare dal Piano il riferimento specifico ai capilinea e si introduce inoltre, con riferimento alla necessità di approfondire il tema in fase progettuale, la dicitura "Area Missori".

<b>Modifica proposta</b>
Si veda proposta formulata alla osservazione 102_08.

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_03	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.5 Rinnovo del parco rotabile	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il PUMS indica la previsione di una nuova localizzazione del capolinea del tram 24 in Piazza Missori, sebbene la recente modifica operata dal 27 aprile u.s. attesti il capolinea del 24 in Piazza Fontana. Sulla scorta di quanto già deliberato dal Municipio 5 (delibera n. 17 seduta del 16/03/2017 – allegato 1) e rilevato dalla Tavola del PUMS TAV. 14 – Valutazioni modellistiche – Flussi passeggeri TPL Superficie – Scenario di Piano (Ddp tav 14 Piano - Tpl emendato) il massivo utilizzo da parte della cittadinanza della Linea tramviaria n. 24 (con utilizzo tra i 2.000 a 5.000 passeggeri biorari per direzione), si chiede di voler riportare il capolinea del Tram 24 in Via Dogana, al posto del nuovo capolinea di Piazza Fontana non citato nel PUMS, così da assicurare al gran numero dei passeggeri che utilizza il tram 24, specie salendo dalle fermate lungo la Via Ripamonti, un accesso più immediato e diretto alla fermata della Linea Metropolitana n. 1 Duomo, in attesa che venga realizzato il sistema preferenziale semaforico Linea T sulla tratta del tram 24 e in attesa di un nuovo accesso alla rete metropolitana in area più periferica come previsto con la realizzazione della nuova linea metropolitana M6 per la fermata Ripamonti/Quaranta.</p> <p>Per quanto attiene la linea bus n. 99 si ritiene utile prevedere una prossima rimodulazione della percorrenza di detta linea anche all'interno del sorgendo nuovo quartiere residenziale tra le vie Antegnati/Amidani/Gabussi per poi innestarsi e percorrere tutta la via Virgilio Ferrari sino all'intersezione con Via Antonini e svoltare indietro nuovamente per la via Virgilio Ferrari con capolinea tra le Vie Ripamonti/Virgilio Ferrari/Gagini in corrispondenza dell'attuale capolinea sud del tram 24.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
I nuovi mezzi potrebbero essere utilizzati sulle linee "15" e "24", oggetto di revisione della localizzazione dei capolinea centrale a Missori in centro, ovvero periferico all'Humanitas per il 15 e a Noverasco per il 24. (da eliminare e sostituire con il paragrafo riportato nella sezione successiva)	I nuovi mezzi potrebbero essere utilizzati sulle linee "15" e "24", oggetto di revisione della localizzazione del capolinea periferico all'Humanitas per il 15 e a Noverasco per il 24.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...]Emendamento n. 121 sub 3 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

***Modifica proposta***

**A pag. 164, eliminare il testo da “oggetto di revisione” a “per il 24.”**

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_05	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
E' coerente con le scelte del Municipio 1, sostenute anche dall'assessorato alla Mobilità, di indicare come prioritaria, nel Programma Triennale Opere Pubbliche, la riqualificazione e rimessa in esercizio dell'anello tranviario di via Armorari/via Cordusio;

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire a capo con un altro punto dopo la frase "velocizzazione generalizzata dei servizi di superficie"	"• realizzazione di nuovi capolinea tranviari (ad anello o tronchini per vetture bidirezionali) per spezzare eventualmente linee troppo lunghe e garantire in ogni caso più spazi di servizio alle vetture per l'interruzione delle linee stesse." ...

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Accogliere parzialmente</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con l'impianto del PUMS, tuttavia si ritiene di aggiungerla nel paragrafo dedicato ai tram del centro e non in quello indicato dall'osservate. Si modifica inoltre la forma per renderla compatibile con i testo.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 165 del capitolo 7.2.1.6 nel sotto paragrafo "Scenario Pums", dopo il terzo punto dell'elenco puntato, aggiungerne un altro con la frase "• realizzazione di nuovi capolinea tranviari (ad anello o tronchini per vetture bidirezionali) per spezzare eventualmente linee troppo lunghe e garantire in ogni caso più spazi di servizio alle vetture per l'interruzione delle linee stesse."

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
133_03	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455826/2017	09/10/2017 13:11:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.7 Taxi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

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

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>

### **Valutazione tecnica**

Si propone di accogliere la seguente parte di osservazione: 'La licenza del servizio taxi o comunque la circolazione dei taxi viene subordinata alle prestazioni ambientali del veicolo utilizzato per il servizio. La sostituzione dei taxi dovrà avvenire mediante l'acquisto di veicoli ibridi benzina/elettrico o elettrico', fermo restando che il compimento di tale indicazione sarà attuato attraverso altri e più specifici strumenti di regolazione, controllo e pianificazione;

Si propone di non accogliere le restanti parti dell'osservazione, vale a dire:

- a) 'dal 1.1.2018 ' in quanto non è possibile adottare le suddette indicazioni a con tempi non idonei poiché è necessario avere il tempo necessario per adeguare il servizio Taxi in tal senso.
- b) 'In particolare, a far tempo dal 1 gennaio 2018, non potranno circolare veicoli taxi diesel già esistenti nella flotta taxi che non rientrino almeno nella categoria C del ranking EQUA (Emissions Analytics)', in quanto risulta di difficile applicazione l'utilizzo per una flotta già esistente di un indice di performance non standardizzato a livello nazionale o comunitario. Peraltro, potrebbe risultare illogico l'utilizzo di un indice ambientale limitatamente ai veicoli diesel;
- c) 'I taxisti che passino all'utilizzo di un veicolo elettrico otterranno uno sgravio fiscale', in quanto, in merito alla proposta di sgravi fiscali per taxi elettrici, nel documento di Piano (paragrafo 7.2.1.7) vi è già la "previsione di interventi economici per taxisti" per la quale "appare ragionevole ipotizzare nuovi strumenti e interventi" tra i quali "incentivi per convertire i veicoli all'ecologico".

### **Modifica proposta**

A pagina 166 alla fine del capitolo 7.2.1.7, aggiungere la seguente frase: "La licenza del servizio taxi o comunque la circolazione dei taxi dovrà essere subordinata alle prestazioni ambientali del veicolo utilizzato per il servizio. La sostituzione dei taxi dovrà avvenire mediante l'acquisto di veicoli progressivamente meno inquinanti, prevalentemente ibridi benzina/elettrico o elettrico', fermo restando che il compimento di tale indicazione sarà attuato attraverso altri e più specifici strumenti di regolazione, controllo e pianificazione"

### **Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione.
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
114_03	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455832/2017	09/10/2017 12:00:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.7 Taxi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

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

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

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 133_03.

***Modifica proposta***

***Note***

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_10	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.8 Sistemi innovativi: sistemi a guida automatica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Eliminare riferimenti all'Hub Missori e all'eliminazione di percorsi tranviari nel Centro storico come da punto 6 e precedenti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"E' anche l'ambito in cui il Piano prevede di riordinare i tracciati del trasporto pubblico, riducendo gli attraversamenti tranviari, attestando e integrando i servizi TPL agli Hub di Cadorna e Missori."	"dei capolinea periferici all'Humanitas"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Pur se il Piano ribadisce la scelta di individuare un hub presso Missori/Diaz in quanto sottoposto a simulazioni modellistiche che hanno evidenziato risultati positivi all'analisi costi benefici, si ritiene che in questo contesto possa essere modificata la frase lasciando la trattazione sul tema all'apposito capitolo. La proposta formulata è però incoerente trattandosi dell'area centrale di Milano. Si propone la sola eliminazione del testo che fa riferimento agli hub.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 169 il testo "... attestando e integrando i servizi TPL agli hub di Cadorna e Missori." Diviene "... attestando e integrando i servizi TPL."

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_06	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12/10/2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.9 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Nell'ambito del progettazione del prolungamento del MM3, si indica come prioritaria l'adeguamento delle fermate esistenti, all'interno del Municipio 4, alla normativa sull'abbattimento delle barriere architettoniche, in particolare all'uscita MM3 Porto di Mare, lato via Fabio Massimo (oggi area in trasformazione).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
il Pums di conseguenza propone:	La programmazione di interventi sulle fermate MM3 per l'abbattimento delle barriere architettoniche con particolare riferimento alla fermata PORTO DI MARE lato via Fabio Massimo..

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il tema dell'abbattimento delle barriere architettoniche delle fermate Metropolitane è presente nel capitolo 7.2.1.9 nel paragrafo "Integrazione degli ascensori nelle stazioni ferroviarie e metropolitane" e in tale contesto è necessario inserirla. L'osservazione riporta però alcuni elementi di dettaglio che vengono eliminati per mantenere il senso più generale dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 174 nel paragrafo "Integrazione degli ascensori nelle stazioni ferroviarie e metropolitane" si sostituisce la seguente frase: "Solo l'ascensore è giudicato completamente rispondente al superamento del dislivello verticale tra piani differenti all'interno delle stazioni ferroviarie e metropolitane. Sarà necessario progettare ogni nuova stazione tenendo conto di questa prescrizione e cercare, dove possibile, di integrare le stazioni che non ne dispongano. I servoscala, che si possono giudicare efficaci solo sotto l'aspetto normativo ma raramente sotto il profilo pratico, andranno progressivamente dismessi." Tale frase deve essere sostituita, nella medesima posizione, da: "Solo l'ascensore è giudicato completamente rispondente al superamento del dislivello verticale tra piani differenti all'interno delle stazioni ferroviarie e metropolitane. Sarà necessario progettare ogni nuova stazione tenendo conto di questa prescrizione e cercare, dove possibile, di integrare le stazioni che non

ne dispongano. Nella programmazione degli interventi sulle fermate metropolitane per l'abbattimento delle barriere architettoniche gli interventi dovranno essere coordinati anche con uno studio del contesto per garantire l'accesso agli ascensori dal territorio circostante. I servoscala, che si possono giudicare efficaci solo sotto l'aspetto normativo ma raramente sotto il profilo pratico, andranno progressivamente dismessi."

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
070_01	Laura Bossi	452674/2017	08/10/2017 21:31:02

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>In qualità di cittadino avanzo la seguente Osservazione al Documento di Piano del PUMS. Richiamando i fondamentali riferimenti, contenuti nelle Linee Guida Europee per i PUMS, quali: • Dare qualità agli spazi pubblici; • Mettere in sicurezza gli spostamenti pedonali, ciclabili e veicolari; • Promuovere l'inclusione e la condivisione delle scelte e dei comportamenti virtuosi; • Usare in modo efficiente le risorse pubbliche (scarse). Tenuto conto e condividendo il concetto di "Città 30", considerando che entro il perimetro della cerchia filoviaria potrà essere praticabile l'adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 km/h, si chiede l'inserimento negli interventi denominati di "Riqualificazione di assi e nodi" delle vie: • Via Stoppani (da inizio lato P.zza Lavater fino a via Eustachi); • Via Filippo De Filippi; • Via Broggi (tratto via Morgagni-via Eustachi); • Via Redi (tratto via Morgagni-via Zambeletti; • Via Zambeletti; • Via Maiocchi; Le suddette vie rappresentano, infatti, il naturale completamento ed integrazione con l'asse di riqualificazione già individuato di Piazza Lavater/Morgagni/Bacone, collegandolo strategicamente anche con poli attrattori urbani a forte caratterizzazione di utenza "debole" come: l'Istituto Comprensivo Stoppani, sito in via Stoppani n.1 (circa 440 studenti di età compresa tra i 6 e gli 11 anni), la scuola dell'Infanzia Stoppani sita in via stoppani n.3 (circa 160 bambini di età compresa tra i 3 e i 5 anni), l'Oratorio S. Giuseppe di via redi n.21 e del Cine-Teatro S. Giuseppe. L'integrazione delle vie proposte, all'interno dello scenario di Piano, concorda con la definizione del macroambito denominato "Lo spazio urbano come bene comune" e con quanto previsto nella Misura di dettaglio "Visione Rischio Zero", trovando anche coerenza con gli obiettivi di: • ampliare gli spazi destinati alla mobilità pedonale e ciclistica; • offrire più spazio per la convivialità, l'incontro e il passeggio. L'integrazione, delle vie oggetto della presente osservazione, consentirebbe inoltre di contestualizzare e collegare a caposaldi urbani ad alto valore attrattivo per la mobilità pedonale (scuole, oratorio, Cine-Teatro) anche gli itinerari pedonali già previsti dal Piano (Itinerario 1, così come identificato a pagina 199) e nello specifico per il sistema est di Piazza Lavater e Morgagni. La riqualificazione, mediante interventi puntuali e calibrati volti alla moderazione del traffico e messa in sicurezza stradale a favore della componente pedonale e ciclabile, delle vie: Stoppani, De Filippi, Broggi, Redi, Zambeletti, Maiocchi rappresenta anche il punto di partenza per l'attivazione di interventi di protezione delle scuole e della mobilità scolastica così come quelli avviati nelle 13 scuole del Comune di Milano.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
• Vie Lavater/Morgagni/Bacone;	Vie Stoppani/Broggi/Redi/De Filippi/Zambeletti/Maiocchi

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...]Emendamento n. 136 sub 10 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018..

***Modifica proposta***

**A pag. 195, si inserisce un nuovo punto elencato “ambito Morgagni-Lavater”.**

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
085_01	(Associazione Scuola Stoppani) Presidente - Nicoletta Angioni	460624/2017	09/10/2017 10:09:28

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>In qualità di Presidente dell'Associazione Genitori Stoppani si avanza la seguente Osservazione al Documento di Piano del PUMS. Richiamando i fondamentali riferimenti, contenuti nelle Linee Guida Europee per i PUMS, quali: • Dare qualità agli spazi pubblici; • Mettere in sicurezza gli spostamenti pedonali, ciclabili e veicolari; • Promuovere l'inclusione e la condivisione delle scelte e dei comportamenti virtuosi; • Usare in modo efficiente le risorse pubbliche (scarse). Tenuto conto e condividendo il concetto di "Città 30", considerando che entro il perimetro della cerchia filoviaria potrà essere praticabile l'adozione diffusa del limite massimo di velocità a 30 km/h, si chiede l'inserimento negli interventi denominati di "Riqualificazione di assi e nodi" delle vie: • Via Stoppani (da inizio lato P.zza Lavater fino a via Eustachi); • Via Filippo De Filippi; • Via Broggi (tratto via Morgagni-via Eustachi); • Via Redi (tratto via Morgagni-via Zambelletti; • Via Zambelletti; • Via Maiocchi; Le suddette vie rappresentano, infatti, il naturale completamento ed integrazione con l'asse di riqualificazione già individuato di Piazza Lavater/Morgagni/Bacone, collegandolo strategicamente anche con poli attrattori urbani a forte caratterizzazione di utenza "debole" come: l'Istituto Comprensivo Stoppani, sito in via Stoppani n.1 (circa 440 studenti di età compresa tra i 6 e gli 11 anni), la scuola dell'Infanzia Stoppani sita in via stoppani n.3 (circa 160 bambini di età compresa tra i 3 e i 5 anni), l'Oratorio S. Giuseppe di via redi n.21 e del Cine-Treatro S. Giuseppe. L'integrazione delle vie proposte, all'interno dello scenario di Piano, concorda con la definizione del macroambito denominato "Lo spazio urbano come bene comune" e con quanto previsto nella Misura di dettaglio "Visione Rischio Zero", trovando anche coerenza con gli obiettivi di: • ampliare gli spazi destinati alla mobilità pedonale e ciclistica; • offrire più spazio per la convivialità, l'incontro e il passeggio. L'integrazione, delle vie oggetto della presente osservazione, consentirebbe inoltre di contestualizzare e collegare a caposaldi urbani ad alto valore attrattivo per la mobilità pedonale (scuole, oratorio, Cine-Teatro) anche gli itinerari pedonali già previsti dal Piano (Itinerario 1, così come identificato a pagina 199) e nello specifico per il sistema est di Piazza Lavater e Morgagni. La riqualificazione, mediante interventi puntuali e calibrati volti alla moderazione del traffico e messa in sicurezza stradale a favore della componente pedonale e ciclabile, delle vie: Stoppani, De Filippi, Broggi, Redi, Zambelletti, Maiocchi rappresenta anche il punto di partenza per l'attivazione di interventi di protezione delle scuole e della mobilità scolastica così come quelli avviati nelle 13 scuole del Comune di Milano.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Vie Lavater/Morgagni/Bacone	Vie Stoppani/Broggi/Redi/De Filippi/Zambelletti/Maiocchi

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

***Valutazione tecnica***

**[...] Emendamento n. 136 sub 10 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.**

***Modifica proposta***

**A pag. 194, si inserisce un nuovo punto elencato “ambito Morgagni-Lavater”.**

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_09	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE DELLA RETE STRADALE E RIQUALIFICAZIONE SU ASSI E NODI Secondo il Pums la riorganizzazione funzionale della rete stradale portante della città si struttura lungo le direttrici storiche sulle quali si affacciano i quartieri residenziali e si concentrano spesso anche le funzioni commerciali, le imprese ed i servizi. Il fatto che la rete portante della città sia quella in cui ci sia, tra le altre, la concentrazione delle imprese commerciali comporta per chi si occupa di pianificare lo sviluppo della rete stradale la necessità di conciliare le valenze delle le nuove classificazioni stradali con le funzioni presenti ed in particolare con le esigenze delle imprese commerciali e di servizio. Fermo restando l'impegno da parte del PUMS di "riconciliare il ruolo funzionale di queste strade le con esigenze della vita dei residenti, di garantire la sicurezza, di contenere i disagi arrecati dal traffico, di creare le condizioni per la riqualificazione del paesaggio e di incentivare lo svolgimento delle relazioni sociali di vicinato" lo stesso Piano deve, a nostro avviso, necessariamente tenere in considerazione il valore ed il ruolo che rivestono le attività economiche in termini di vivibilità e presidio del territorio, oltre che il loro ruolo economico e di servizio ai cittadini. Si chiede quindi all'Amministrazione particolare attenzione nel considerare e garantire l'accessibilità delle merci e delle persone dirette ai negozi soprattutto valutando attentamente gli impatti che gli interventi viabilistici infrastrutturali e regolamentari sulle strade esercitano sul regolare svolgimento delle attività economiche.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La rete stradale portante della città si struttura lungo le direttrici storiche sulle quali si affacciano i quartieri residenziali e si concentrano, sovente, le funzioni commerciali e i servizi locali; si tratta dunque di riconciliare il ruolo funzionale di queste strade con le esigenze della vita dei residenti, di garantire in primo luogo la sicurezza, di contenere i disagi arrecati dal traffico, di creare le condizioni per la riqualificazione del paesaggio e di incentivare lo svolgimento delle relazioni sociali di vicinato</p>	<p>, tra cui quelle di natura commerciale e di servizio. Il PUMS tiene in considerazione il valore ed il ruolo che rivestono le attività economiche in termini di vivibilità e presidio del territorio, oltre che la loro funzione economica e di servizio ai cittadini. Viene posta particolare attenzione all'accessibilità delle merci e delle persone dirette ai negozi valutando attentamente gli impatti che gli interventi viabilistici infrastrutturali e regolamentari sulle strade esercitano sul regolare svolgimento delle attività economiche.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

***Valutazione tecnica***

[...] Emendamento n. 137 sub 13 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

***Modifica proposta***

A pag. 185, si inserisce, dopo la frase "... di contenere i disagi arrecati dal traffico, di creare le condizioni per la riqualificazione del paesaggio e di incentivare lo svolgimento delle relazioni sociali di vicinato." Il seguente testo: "Diviene fondamentale contemperare le diverse esigenze, tenendo anche in considerazione il valore ed il ruolo che investono le attività economiche in termini di vivibilità e presidio del territorio, oltre che la loro funzione economica e di servizio ai cittadini, ponendo attenzione alle esigenze di mobilità di persone e merci."

***Note***



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_10	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>ASCANIO SFORZA Il Piano inserisce la Via Ascanio Sforza tra le strade di quartiere riconoscendo il ruolo di via ad alta frequentazione pedonale, consigliando l’inserimento di verde e sedute o altri elementi di arredo al fine di rendere più gradevole e fruibile lo spazio stradale. Tale previsione è assolutamente coerente sia con la proposta di pedonalizzazione che Confcommercio ha già avanzato in nome delle attività economiche presenti sulla via sia con la scelta del Pums che individua tra gli itinerari pedonali quello “ dai Navigli a Porta Nuova” che intercetta la via Ascanio Sforza. La richiesta è quindi quella di inserire via Ascanio Sforza tra le vie da rendere pedonali.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Rientrano in tale categoria, in via prioritaria: • Ascanio Sforza	Per la quale si prevede la pedonalizzazione (tratto Darsena – via Conchetta);

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si accoglie parzialmente l’osservazione in quanto rende possibile correggere un refuso nel testo del Piano: via Ascanio Sforza, indicata nell’elenco puntato di pagina 187 tra le strade di quartiere da riqualificare, è classificata nella Tavola 4 come strada locale e ne è in corso la verifica di sostenibilità ai fini della pedonalizzazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 187, eliminare dal primo elenco puntato il seguente punto: “via Ascanio Sforza”. Si modifica la figura 7.24.

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_14	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 1 ritiene superata l'ipotesi di attestazione di un Hub tranviario in piazza Missori, con connesso intervento di riqualificazione dello spazio pubblico (già conclusosi lo scorso anno e quindi da ritenersi superato). Si propone invece l'inserimento di piazza Sant'Agostino, come già in corso di valutazione da parte degli uffici competenti, in relazione alla modifica dei flussi viabilistici che questo intervento potrebbe comportare, specialmente in caso di opportuna interdizione dell'accesso in direzione Centro, provenendo da viale Papiniano (suddest).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare previsione di trasformazione piazza Missori (4) e sostituirla con piazza Sant'Agostino.	Eliminare previsione di trasformazione piazza Missori (4) e sostituirla con piazza Sant'Agostino.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si accoglie parzialmente l'osservazione in quanto si ritiene che la proposta di inserire piazza Sant'Agostino sia in linea con gli obiettivi del Piano e che tale inserimento non debba sostituire piazza Missori che resta confermata nella programmazione del Piano in relazione alle necessità di riqualificazione delle parti viarie.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 188, nel sotto paragrafo "interventi ai nodi" nell'elenco puntato, da ridefinire coerente con la figura 7.24, si aggiunge, il seguente punto: Sant'Agostino (in corso di progettazione)". Si modifica, rendendola anche maggiormente leggibile, la Figura 7.24.

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
116_01	(Municipio 6) Deliberazione n. 45 del 05/10/2017	450303/2017	09/10/2017 12:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
L'asse stradale di viale Legioni Romane - Berna – Zurigo presenta diverse criticità per la mobilità lenta, in particolare gli attraversamenti pedonali e la circolazione delle biciclette. Molti incidenti succedono in quella strada, ultimo avvenuto il 27 aprile 2017 dove una persona anziana è morta investita da un'automobile mentre attraversava le strisce pedonali. Viste le caratteristiche della via, si chiede l'inserimento nell'elenco delle priorità della categoria "Strade di quartiere" a pagina 187, con relativa aggiunta nella figura 7.24 a pagina 189 (ALLEGATO 1)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	• viale Legioni Romane, via Berna, via Zurigo

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta di integrazione è coerente con gli obiettivi dichiarati dal PUMS.

<b>Modifica proposta</b>
Alla pagina 187 nel paragrafo "Strade di quartiere", nell'elenco puntato aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico, tre ulteriori punti: via Legioni Romane; via Berna, via Zurigo. Alla pagina 189 aggiornare la Figura 7.24. Aggiornare la Tavola 3, Aggiornare la tavola 6

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
053_01	(Associazione Cittadini Certosa di Garegnano) Loredana Ponzoni	455764/2017	06/10/2017 20:28:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>La via Sapri è una strada locale sulla quale si affacciano vari edifici residenziali e due scuole: una scuola dell'infanzia al civico 25 e una scuola media al civico 50. Su questa via il traffico è aumentato in misura eccezionale, anche perché viene sempre più utilizzata come via di scorrimento per collegarsi alle autostrade nord. Spesso è stata teatro di investimenti (anche sulle strisce pedonali) e di gravi incidenti, di cui uno mortale, talvolta solo spettacolari (storica un'auto impennata sulla recinzione della scuola media). Necessiterebbe di accorgimenti atti a ridurre il traffico e la velocità dei mezzi commerciali, che sfrecciano indisturbati sorpassando spesso anche agli incroci (per esempio zona 30 con relativi controlli, oppure dei rallentatori tipo castellane), in particolare davanti alle scuole.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Via Washington	Via Sapri

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>La richiesta di integrazione è coerente con gli obiettivi dichiarati dal PUMS.</p> <p>Con Deliberazione n.36 del 20/09/2018 Prot. N. 407128/2018 del 20/09/2018 il Municipio 8 ha chiesto di adattare, per questa osservazione precedentemente accolta, la figura 7.23 con il testo del Documento di piano. Pertanto, al paragrafo 7.3.1.1 Scenario PUMS, chiede l'adeguamento della figura 7.23, a includendovi via Sapri quale strada locale.</p> <p>Dal momento che via Sapri è classificata come strada locale interzonale ed è stata erroneamente inserita nell'elenco delle strade locali da riqualificare si riformula il testo relativo alla modifica proposta al fine di correggere l'errore materiale.</p>

<b>Modifica proposta</b>
<p>A pagina 187, nel sottoparagrafo "Strade locali interzonale", nell'elenco puntato, in ordine alfabetico, aggiungere un ulteriore punto: "via Sapri". Alla pagina 189 aggiornare la Figura 7.23. Aggiornare la Tavola 3 e la Tavola 6.</p>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_16	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Sulla base di esperienze già attuate in altre città italiane (cfr. esperienze di realizzazione di zone 30 dal basso dell'architetto Matteo Dondè, Terni 2013 e Casalmaggiore 2014) si propone di rendere Zona 30, con un intervento a costo (quasi) zero, un insieme di vie, intervenendo principalmente sulla sosta e sull'arredo urbano di recupero. Il tutto si realizza con il coinvolgimento diretto dei residenti. Gli interventi principali consistono nel restringere la carreggiata al minimo consentito dalla normativa per ridurre le velocità e ricavare spazio per i pedoni, sottraendolo di fatto alla doppia fila e alla sosta selvaggia. Spostando la sosta da "in linea" a "a pettine", si creano chicane che costringono gli automobilisti a rallentare visibilmente la velocità. Lo spazio recuperato con il restringimento di carreggiata permette di realizzare aiuole, spazi di sosta attrezzati con panchine, etc. recuperando così qualità urbana e vivibilità del quartiere</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Le Isole Ambientali sono sempre ambiti caratterizzati da funzioni prevalentemente locali, entro i quali è tuttavia necessario o opportuno ridurre o eliminare il traffico di attraversamento e, ove possibile, realizzare interventi di riuso e rifunzionalizza</p>	<p>È auspicabile mettere in atto sperimentazioni che, attraverso la sistemazione temporanea di strade e aree identificate, puntino a far comprendere i vantaggi della moderazione del traffico, a partire dai residenti. Un progetto culturale, prima che tecnico, propedeutico alla realizzazione di zone 30 previste dall'Amministrazione, che si attuerà con il supporto e l'apporto dei residenti, delle realtà associative, delle scuole, dei commercianti e dell'Amministrazione comunale stessa.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi dell'Amministrazione che ha già individuato nella sperimentazione temporanea della moderazione del traffico nelle strade, un nuovo strumento di analisi propedeutico alla realizzazione delle Zone 30, che possono essere attuate anche se non espressamente e</p>

preventivamente progettate in forma definitiva. La richiesta viene pertanto accolta ma collocata in altro punto più coerente e modificata di conseguenza.

***Modifica proposta***

A pagina 193 (Scenario PUMS) dopo la frase che si conclude con "...circolazione la cui articolazione sarà commisurata alla complessità dell'ambito in cui si opera." Aggiungere:

"È auspicabile anche mettere in atto sperimentazioni che, attraverso la sistemazione temporanea di strade e aree identificate, puntino a far comprendere i vantaggi della moderazione del traffico, a partire dai residenti. Un progetto culturale, prima che tecnico, propedeutico alla realizzazione di zone 30, che si potrà attuare con il supporto e l'apporto dei residenti, delle realtà associative, delle scuole, dei commercianti e dell'Amministrazione comunale stessa."

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_17	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Si è già chiarito come il concetto di "Zona 30" vada trasformato in quello di "Città 30", secondo il quale tutte le strade che non svolgono un ruolo strategico nell'organizzazione generale della circolazione del traffico privato e/o del trasporto pubblico	Applicare nel breve termine la riduzione strutturale del limite di velocità urbano a 30 km/h in tutte le strade urbane dotate di controviai laterali (es. viali delle regioni). In alcuni casi, tale misura può essere adottata anche come soluzione-ponte rapidamente operativa e disponibile in attesa che venga completata la realizzazione di itinerari ciclabili già programmati (es. corso Sempione), al fine di consentire comunque alle bici una convivenza maggiormente sicura in carreggiata con gli altri veicoli.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con gli obiettivi del PUMS, che individua nella riduzione della velocità del traffico veicolare in ambito urbano una modalità per creare condizioni di miglioramento della sicurezza stradale e di accessibilità dello spazio pubblico. La richiesta viene pertanto accolta ma collocata in altro punto più coerente e modificata di conseguenza.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 193 (Scenario PUMS) prima della frase che inizia con: "Gli ambiti di seguito indicati..." Aggiungere:

“Nel breve termine la riduzione strutturale del limite di velocità urbano a 30 km/h, per esempio nelle strade urbane dotate di controviali laterali, può essere una misura rapidamente operativa e disponibile, in attesa che venga completata la realizzazione di itinerari ciclabili, al fine di consentire comunque alle biciclette una convivenza maggiormente sicura in carreggiata con gli altri veicoli.”

**Note**



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
063_03	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

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

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

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta all'osservazione 58_17

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
013_01	ANDREA MOTTA	448317/2017	21/09/2017 23:03:16

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>La Zona 30 realizzata a Dergano dovrebbe essere ampliata includendo a sud anche il Parco Savarino e a est la via Maffucci. in modo da denominare "Zona 30 Bovisa" quella che verrebbe realizzata all'interno del quadrilatero individuato da via Colico, via Mercantini, piazza Bausan, via Imbriani, Scalvini e Lugano.</p> <p>I sali-scendi delle castellane però devono essere "più accentuati" ed "evidenziati" con opportuna colorazione e/o bande giallo-nere: quelli realizzati attualmente non incentivano gli automobilisti a rallentare. Infine è necessario segnalare meglio il divieto di transito ai mezzi pesanti, con opportuna segnaletica verticale.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Non si accoglie la seconda parte dell'osservazione perché si riferisce ad aspetti attuativi che non afferiscono alla scala del PUMS, si accoglie, sebbene anch'essa parzialmente, la richiesta di modificare il perimetro della Zona 30 indicata in quanto è coerente con i contenuti del Piano. Rispetto a quest'ultima richiesta, l'annessione delle strade indicate nell'osservazione comporta una revisione di tutti gli ambiti indicati e contrassegnati dai nomi: Bovisa, Derganino, Dergano e Dergano Est.</p>

<b>Modifica proposta</b>
<p>A pagina 196 si modifica la figura 7.27 revisionando gli ambiti indicati e contrassegnati dai nomi: Bovisa, Derganino, Dergano e Dergano Est.</p> <p>Si modifica la Tavola 3, si modifica la Tavola 6</p>

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione.
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
047_02	(Politecnico di Milano) Mobility mangament - Guareschi Fabio Carlo, Eleonora Perotto	455766/2017	06/10/2017 18:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sistemazione del tratto iniziale di Via Andrea Maria Ampère (civici 1-2-3). L'area dovrebbe essere già una zona pedonale, ma attualmente manca la segnaletica nell'ingresso di Piazza Leonardo da Vinci (dove c'è l'edicola). Ciò fa sì che nell'area convivano pedoni, utenti del chiosco, ciclisti e scooteristi. In un giorno lavorativo si possono infatti trovare, più di 40 moto/scooter parcheggiati e più di 80 biciclette (sono attualmente presenti solo 15 archetti, quindi le restanti 50 bici sono chiuse attorno a pali, alberi e ringhiere...)</li> <li>• Realizzazione di area pedonale (o zona a traffico pedonale privilegiato) nella prima parte di Via Savona (da incontro con via Tortona, fino ad incrocio con Via Montevideo), I numerosi bar e ristoranti presenti della via, i marciapiedi molto piccoli, i parcheggi per residenti su un lato e le barriere costruite per evitare che gli utenti dei locali stiano in strada, fanno sì che i pedoni camminino costantemente in mezzo alla sede stradale.</li> <li>• Estensione della Zona 30 di Città Studi fino a Via Leoncavallo, in modo da comprendere anche la sede del Politecnico presente in Via Mancinelli</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie la parte che chiede di implementare la segnaletica in via Ampere poiché non è coerente con le competenze del PUMS.

Parimenti per quanto riguarda la richiesta formulata per via Savona si valuteranno, con altri strumenti, eventuali miglioramenti della attuale zona 30 per meglio adeguare la tratta all'intensivo utilizzo pedonale.

Si accoglie, poiché in linea con gli obiettivi generali del PUMS, la richiesta di estendere la zona 30 di città studi al fine di annettere la sede del Politecnico presente in via Mancinelli, a tal fine, tuttavia, si definisce una ulteriore Zona 30 detta "Casoretto" avente i seguenti confini: Via Andrea Costa, Piazzale Loreto, via Porpora, tracciato ferroviario.

**Modifica proposta**

A pagina 194, nel paragrafo "Zone 30 esterne alla cerchia filoviaria" nell'elenco puntato inserire, in ordine alfabetico, un ulteriore punto: "Casoretto".

Alla pagina 196 modificare la Figura 7.27

Si modifica la Tavola 3; si modifica la Tavola 6

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_09	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie la prima parte dell'osservazione poiché la classificazione funzionale attribuita alla via Sapri è coerente con la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza e con la realizzazione degli interventi di moderazione della velocità (Zona 30) richiesti. Si accoglie invece la richiesta di individuare la Zona 30 del quartiere Musocco.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 194 nel paragrafo "Zone 30 esterne alla cerchia filoviaria" nell'elenco puntato aggiungere, in ordine alfabetico, il seguente punto: "Musocco" Alla pagina 196 modificare la figura 7.27 Si modifica la Tavola 3; si modifica la Tavola 6

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione - Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
116_06	(Municipio 6) Deliberazione n. 45 del 05/10/2017	450303/2017	09/10/2017 12:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>All'interno del territorio del Municipio 6 mancano due aree bisognose di un intervento mirato alla moderazione del traffico. Queste sono: • Quartiere Giambellino (area tra Inganni/Giambellino/Gelsomini/Lorenteggio). Una moderazione del traffico è strettamente necessario anche in vista della riqualificazione delle strade interne, previsto con il grande progetto in atto di riqualificazione dell'intero quartiere ERP • Quartiere Ronchetto (area tra Giordani/Lodovico il Moro/Santa Rita/Tobagi/Chiodi/brettella Merula-Chiodi/Enna). Con la realizzazione della bretella stradale, prevista anche dal PUMS, sarà possibile eliminare il traffico di attraversamento nelle via residenziali quali via Martinelli e Lodovico il Moro. Prevedendo una moderazione del traffico nell'intera area, sarà possibile convogliare il traffico nell'asse più opportuno, ovvero la bretella Merula-Chiodi</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta è coerente con i contenuti generali del PUMS, l'ambito indicato ricade infatti tra le classi caratterizzate da significativa intensità di fattori critici (cfr. figura 7.26).

<b>Modifica proposta</b>
Alla pagina 194 nel paragrafo "Zone 30 esterne alla cerchia filoviaria" inserire nell'elenco puntato, seguendo l'ordine alfabetico, i seguenti due punti: "Giambellino; Ronchetto sul Naviglio". Alla pagina 196 si modifica la figura 7.27. Si modifica la tavola 3. Si modifica la Tavola 6.

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione.
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_01	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12.10.2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria. Richiesta di inserimento del QUARTIERE SAN LUIGI zona Corso Lodi, per le vie : Piazza San Luigi, Via Scrivia, Via Tagliamento, Via Don Bosco, Via Verbena, Via Breno. all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Piazza San Luigi è interessata da viabilità circolare con stalli di sosta centrali. Tale viabilità dovrà essere rivista con apposito piano. Il piano rientra nella riqualificazione delle zona Prada /Simpbiosys già in opera.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	QUARTIERE SAN LUIGI

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'ambito indicato è caratterizzato dalla presenza delle condizioni, ai fini dell'individuazione delle priorità, indicate nel paragrafo 7.3.1.3. L'osservazione consente inoltre di aggiornare il documento di piano poiché il quartiere San Luigi è già in fase di progettazione ai fini dell'attuazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 195 nel paragrafo "Zone 30 esterne alla cerchia filoviaria", nell'elenco puntato, si inserisce, in ordine alfabetico un ulteriore punto: "San Luigi". A pagina 198 si modifica la figura 7.27 annettendo le strade indicate: Piazza San Luigi, Via Scrivia, Via Tagliamento, Via Don Bosco, Via Verbena, Via Breno. Si modifica la Tavola 3. Si modifica la Tavola 6.

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione. - Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_02	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12.10.2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria. Richiesta di inserimento del QUARTIERE GRIGIONI zona Corvetto (Via Martinengo, Via Rosselli, Via Veneziano, Via Codogno, Via del Castagno, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Val Passiria,...) all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Il quartiere ha già alcune vie con divieto dei 30km/h. Via Martinengo è contenuta nel PUMS e individuata per diventare a divieto dei 30km/h. Tale via appartiene al quartiere Grigioni. Il quartiere si presta molto bene a diventare ZONA30 rispettando gli indicatori segnalati (pag191/374 del Documento di Piano) di densità abitativa, di popolazione scolastica, di traffico in rete locale, di intersezioni recidive.....Osservando la Tavola 3_Moderazione del Traffico viene evidenziato una zona gialla "ZONA 30 DI PROGETTO" in corrispondenza della Via Martinengo. Potrebbe proprio essere quella la zona oggetto di questa osservazione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	QUARTIERE GRIGIONI

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta è coerente con i contenuti generali del PUMS, tuttavia non si accoglie la parte della richiesta relativa alla individuazione di un'ulteriore Zona 30 da denominare "Quartiere Grigioni" poiché è sufficiente estendere il perimetro della Zona 30 Martinengo fino ad annettere le strade elencate nelle motivazioni.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 196 si modifica la figura 7.27 che conterrà le strade indicate: Via Martinengo, Via Rosselli, Via Veneziano, Via Codogno, Via del Castagno, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Val Passiria Si modifica la Tavola 3; si modifica la Tavola 6

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione. - Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_03	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12.10.2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria. Richiesta di inserimento del QUARTIERE ROGOREDO zona inclusa nelle vie Monte Cencio, Via Monte Palombino, Via Peralba, Via Freikofl, Via Monte Popera, Via Monte Piana all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Il quartiere Rogoredo è interessata da un piano di riqualificazione con nuovi insediamenti (Quartiere Santa Giulia) che completano una realtà più storica, vissuta dai cittadini come piccolo borgo antico. Tale viabilità dovrà essere rivista con apposito piano.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	QUARTIERE ROGOREDO

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 150 sub 14 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 196 si inserisce il testo alla fine dell'elenco puntato delle zone 30 esterne alla cerchia filoviaria "Quartiere Rogoredo".

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_03	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.1 Classificazione della rete stradale per favorire maggiore sicurezza	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
ILLUMINAZIONE È necessario che all'interno del piano di potenziamento dell'illuminazione pubblica del Comune di Milano proposto dal PUMS si ponga particolare attenzione non solo agli incroci stradali per garantire migliore visibilità e sicurezza, ma anche alle aree destinate alla percorrenza pedonale (marciapiedi). Negli ultimi anni infatti, a seguito della progressiva conversione dell'illuminazione pubblica verso la luce a Led, le imprese rilevano e segnalano frequentemente una scarsa illuminazione dei marciapiedi. In molti casi infatti sono state richieste verifiche per il riposizionamento e il riorientamento dei corpi illuminanti in corrispondenza dei marciapiedi lungo i viali commerciali alberati (come già avvenuto in alcune vie alberate del quartiere Isola).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>il potenziamento del piano di illuminazione pubblica per garantire maggiore visibilità e sicurezza agli incroci;</li> </ul>	Il potenziamento del piano di illuminazione pubblica per garantire maggiore visibilità e sicurezza sia in corrispondenza degli incroci che lungo i marciapiedi per rendere più sicure le aree destinate alla percorrenza pedonale soprattutto in presenza di viali alberati.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere Parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'integrazione che l'osservazione chiede di inserire non è coerente con il contenuto del capitolo il quale è incentrato sul tema della classifica funzionale della rete stradale. Pertanto, essendo comunque in linea con gli obiettivi di piano si propone inserimento con adeguamento del testo in altra parte, mirata alla sicurezza della mobilità pedonale.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 198 come ultimo punto del primo elenco puntati inserire l'ulteriore punto: "• potenziamento del piano di illuminazione pubblica per garantire maggiore visibilità e sicurezza e rendere più sicure le aree destinate alla percorrenza pedonale soprattutto in presenza di viali alberati."

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
123_02	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457976/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.1 Classificazione della rete stradale per favorire maggiore sicurezza	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Venga realizzata la sincronizzazione di tutti gli impianti semaforici, anche non collegati in centrale, in funzione della migliore possibile velocità di scorrimento del traffico per conseguire riduzioni dell'inquinamento e dei tempi di percorrenza di tutte le componenti del traffico.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 135 sub 9 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018..

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 207, si inserisce, dopo la frase "a prevenire il rischio per ciclisti e motociclisti derivante dalla apertura delle portiere delle auto in sosta e dalla mancata visione in mano destra da parte dei mezzi pesanti." Il seguente testo: "Ulteriore intervento mirato al miglioramento della funzionalità dei nodi è la regolazione centralizzata di tutti gli impianti semaforici al fine di una migliore performance degli stessi, in termini di tempi di percorrenza, sicurezza ed emissioni."

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_06	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.4 Zone a Traffico Pedonale Privilegiato	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Si chiede che siano previste aree pedonali anche nei borghi periferici, al fine di rivitalizzarli anche commercialmente, garantendo una piú animata e qualificata frequentazione: • Baggio (che si snodi in via delle Forze Armate, da via e piazza Sant'Apollinare compresa, poi via Ceriani, via Il Giugno, fino a piazza Anita Garibaldi); • Quarto Cagnino (in via Fratelli Zoia, nel tratto da via Marchesi a via Luigi Zoja); • Quinto Romano (da piazza Madonna della Provvidenza all'incrocio di via Caldera con via Di Vittorio).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><del>Non accogliere</del> <b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 168 sub 5 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 197, al paragrafo 7.3.1.4, nello Scenario PUMS, alla fine del paragrafo, si aggiunge la frase: " La realizzazione di aree pedonali dovrà riguardare anche i borghi periferici, al fine di rivitalizzarli commercialmente."

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_18	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Accompagnata dall'adozione di tecnologie a protezione della mobilità pedonale e delle utenze deboli, quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici.	Adozione di interventi di messa in sicurezza basati sull'adeguamento delle distanze di visibilità, sulla riduzione delle luci libere di attraversamento (rifugi centrali, normalizzazione ampiezza corsie) sul controllo dei comportamenti degli automobilisti (velocità, sorpasso, sosta irregolare) e su quanti altri dispositivi è possibile e opportuno inserire per rendere per quanto possibile sicuri tali itinerari

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione permette di meglio specificare le misure da adottare ai fini della protezione della mobilità attiva. Tuttavia se ne propone una riformulazione in coerenza con l'osservazione 129_11.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 199, paragrafo "Scenario PUMS", nel primo capoverso si cancella la frase "adozione di tecnologie a protezione della mobilità pedonale e delle utenze deboli, quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici." e si sostituisce con la seguente frase: "adozione di interventi di messa in sicurezza basati sull'adeguamento delle distanze di visibilità, sulla riduzione delle luci libere di attraversamento (rifugi centrali, normalizzazione ampiezza corsie) sul



controllo dei comportamenti degli automobilisti (velocità, sorpasso, sosta irregolare, rispetto dei segnali semaforici) e su quanti altri dispositivi possano rendere più sicuri tali itinerari."

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_12	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.7 Coordinamento delle politiche per la sicurezza	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
"Dato l'impegno all'azzeramento dell'incidentalità grave, indispensabile aumentare numero e prestazioni dei sistemi automatici di rilevamento delle infrazioni. La recentissima direttiva del Ministro dell'Interno 21 Luglio 2017 "Direttiva per garantire un'azione coordinata delle Forze di Polizia per la prevenzione e il contrasto ai comportamenti che sono le principali cause di incidenti stradali" ha definitivamente inquadrato dal punto di vista normativo i dispositivi che consentono di comminare infrazioni per eccesso di velocità a bordo di veicoli in movimento (tipo SCOUT). Si tratta di uno strumento molto efficace la cui adozione è opportuno sia formalmente prevista del PUMS".

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Riguardo alle azioni per la promozione dell'uso delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale, l'Amministrazione - che già allo stato dispone delle più moderne strumentazioni per il controllo degli accessi e la rilevazione della velocità - potrà agire di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per l'attivazione di procedure per la sperimentazione e l'omologazione di nuove tecnologie dedicate al controllo e alla repressione delle infrazioni.	Riguardo alle azioni per la promozione dell'uso delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale, l'Amministrazione - che intende ampliare la propria dotazione delle più moderne strumentazioni per il controllo degli accessi, il controllo del rispetto dei segnali semaforici e la rilevazione della velocità, con particolare riferimento alle apparecchiature in grado di operare a bordo di veicoli in movimento - dovrà anche attivarsi presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per ampliare l'ambito di applicazione degli strumenti esistenti e per avviare sperimentazione e omologazione di nuove tecnologie dedicate al controllo e alla repressione delle infrazioni.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con gli indirizzi di Piano. È necessario però mantenere la forma della frase che indica che il Comune debba agire di concerto con il MIT per ampliare l'ambito di applicazione degli

strumenti esistenti e per avviare sperimentazione e omologazione di nuove tecnologie in quanto non è possibile una azione unilaterale.

***Modifica proposta***

A pag. 207 la frase che inizia con “Riguardo alle azioni ...” e termina con “... dedicate al controllo e alla repressione delle infrazioni.” È sostituita con la seguente:

“Riguardo alle azioni per la promozione dell’uso delle nuove tecnologie per migliorare la sicurezza stradale, l’Amministrazione, che intende ampliare la propria dotazione delle più moderne strumentazioni per il controllo degli accessi, il controllo del rispetto dei segnali semaforici e la rilevazione della velocità, con particolare riferimento alle apparecchiature in grado di operare a bordo di veicoli in movimento, dovrà agire, operando di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per ampliare l’ambito di applicazione degli strumenti esistenti e per avviare sperimentazione e omologazione di nuove tecnologie dedicate al controllo e alla repressione delle infrazioni.”

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
087_01	Stefano Bianco	452597/2017	09/10/2017 10:33:46

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Lo sviluppo urbanistico dell'area di Santa Giulia che il piano considera nella valutazione della domanda di mobilità a regime, è stato elemento determinante per la ridefinizione delle previsioni di viabilità di quartiere nell'ambito. Si ritiene opportuno però riproporre la previsione di un'ulteriore connessione verso la città, di carattere più locale, con sbarco in via Toffetti.</p> <p>Importante notare che in questo contesto urbano sussiste anche il progetto di riqualificazione dello scalo ferroviario di Rogoredo e un'interconnessione locale, in prospettiva, acquisisce quindi anche un'ulteriore valenza.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tale assetto apre la possibilità di riqualificare piazzale Corvetto secondo l'ipotesi di intervento indicata in appendice;	Completa l'accessibilità del comparto il mantenimento della previsione del superamento della barriera ferroviaria la connessione tra via Toffetti e via Manzù con caratteristiche locali.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La viabilità del quartiere Santa Giulia è stata dedotta da quanto previsto dal PGT. A seguito di valutazione il Piano ne definisce l'assetto ottimale descritto nel cap 7.3.2. La connessione indicata dall'osservante non è prevista in quanto non si è manifestata la necessità di definire ulteriori connessioni rispetto a quelle indicate. Si ritiene invece opportuno mantenerne una valenza ciclabile e pedonale nell'ambito del progetto complessivo.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 212 cap. 7.3.2 dopo la frase "Tale assetto apre la possibilità di riqualificare piazzale Corvetto secondo l'ipotesi di intervento indicata in appendice;" si sostituisce ";" con "." e si aggiunge "Completa l'accessibilità del comparto il mantenimento della previsione del superamento della barriera ferroviaria la connessione tra via Toffetti e via Manzù, la cui giacitura potrà essere definita nel progetto complessivo, ma con caratteristiche ciclabili e pedonali."

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
095_02	(Assimpredil Ance) Presidente - Marco Libero Benedetto Dettori	457929/2017	09/10/2017 11:19:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2.1 Ex Zone A e B di Recupero precedentemente dette Zone omogenee B2	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il testo adottato, relativamente alle previsioni del PUMS all'interno delle Ex Zone A e B di Recupero, fa riferimento ad un contesto non più attuale. Nella consapevolezza che la revisione delle cd ex zone omogenee B2 è stata ormai portata a compimento dai competenti uffici, proprio come previsto dall'art. 34 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole del PGT di Milano, la presente istanza ha l'obiettivo di adeguare la disciplina alla situazione contestuale e, contemporaneamente, chiarirne l'ambito di applicazione limitatamente alle competenze del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile. Si ritiene, infatti, che, nel momento in cui decadono le previsioni relative alle varianti ex B2, temi quali l'accessibilità, l'infrastrutturazione e soprattutto gli interventi minori legati al dimensionamento stradale e connessioni pedonali sia da riferirsi alle nuove progettualità che insisteranno sulle aree in oggetto e che individueranno destinazioni e quantità edificatorie ai sensi della disciplina dettata dal Piano delle Regole sensibilmente diversa rispetto alle precedenti previsioni delle Varianti ormai scadute.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>7.3.2.1 Ex Zone A e B di Recupero precedentemente dette Zone omogenee B2 Contestualmente alla fase di elaborazione del PUMS, l'Amministrazione ha avviato, in attuazione dell'art. 34 delle Norme di attuazione del Piano delle regole del PGT, il percorso di ricognizione delle "Zone A di recupero" e delle "Zone B di recupero" del PRG del 1980 e relative varianti. Ai fini della esplicitazione delle scelte compiute dal PUMS è necessario evidenziare che, nel corso degli anni, l'Amministrazione ha sviluppato, all'interno di queste Zone urbanistiche, un'accurata pianificazione di proposte per la risoluzione di criticità, spesso locali, ma talvolta strategiche per la mobilità urbana, derivanti da interruzioni esistenti nelle continuità delle reti. Il Piano delle Regole del PGT prescrive che le previsioni potessero essere mantenute a condizione che entro due anni dalla pubblicazione del PGT stesso le relative istanze di piani attuativi, e di convenzionamenti planivolumetrici, i Permessi di Costruire e/o idonei titoli abilitativi a edificare,</p>	<p>7.3.2.1 Ex Zone A e B di Recupero precedentemente dette Zone omogenee B2 Contestualmente alla fase di Nel corso dell'elaborazione del PUMS, l'Amministrazione ha avviato e concluso, in attuazione dell'art. 34 delle Norme di attuazione del Piano delle regole del PGT, il percorso di ricognizione delle "Zone A di recupero" e delle "Zone B di recupero" del PRG del 1980 e relative varianti. Ai fini della esplicitazione delle scelte compiute dal PUMS è necessario evidenziare che, nel corso degli anni, l'Amministrazione ha sviluppato, all'interno di queste Zone urbanistiche, un'accurata pianificazione di proposte per la risoluzione di criticità, spesso locali, ma talvolta strategiche per la mobilità urbana, derivanti da interruzioni esistenti nelle continuità delle reti. Il Piano delle Regole del PGT prescrive che le previsioni potessero avremmo potuto essere mantenute a condizione che entro due anni dalla pubblicazione del PGT stesso le relative istanze di piani attuativi, e di convenzionamenti planivolumetrici, i Permessi</p>

<p>fossero stati presentati, fatti salvi i contenuti delle convenzioni già stipulate (Art. 34 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole) A seguito della valutazione urbanistica continuano a valere le discipline, contenute all'interno delle Varianti al PRG e i relativi vincoli di pertinenza indiretta per le seguenti aree di cui il PUMS conferma e recepisce le previsioni viabilistiche:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Var. 7 R 6.5 Ticinese – Genova;</li> <li>• Var. 9 R 6.3 Ronchetto;</li> <li>• Var. 12 R 2.16 Crescenzago;</li> <li>• Var. 9 R 9.8 Bovisa.</li> </ul> <p>Il PUMS ritiene comunque di confermare, nell'ambito delle proprie competenze, le previsioni contenute anche nelle zone che, decorsi i termini indicati dall'art 34, non vedono confermate le discipline contenute all'interno delle Varianti al PRG e pertanto saranno assoggettate alla disciplina prevista da Piano delle Regole per l'ambito territoriale di riferimento sulla base della ricognizione compiuta dal competente Ufficio. Gli ambiti considerati (cfr appendice 2) sono suddivisi nelle seguenti categorie:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ambiti confermati a seguito della ricognizione delle Zone A di recupero e delle Zone B di recupero del PRG del 1980 e relative varianti in attuazione dell'art. 34 delle norme di attuazione del Piano delle regole del PGT;</li> <li>• Interventi collegati al perfezionamento dell'accessibilità e infrastrutturazione del comparto (nuova viabilità o connessioni viabilistiche);</li> <li>• Interventi minori legati ad allargamenti stradali e connessioni pedonali.</li> </ul>	<p>di Costruire e/o idonei titoli abilitativi a edificare, fossero stati presentati, fatti salvi i contenuti delle convenzioni già stipulate (Art. 34 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole) A seguito della valutazione urbanistica continuano a valere le discipline, contenute all'interno delle Varianti al PRG e i relativi vincoli di pertinenza indiretta per le seguenti aree di cui il PUMS conferma e recepisce le previsioni viabilistiche: • Var. 7 R 6.5 Ticinese – Genova; • Var. 9 R 6.3 Ronchetto; • Var. 12 R 2.16 Crescenzago; • Var. 9 R 9.8 Bovisa. Alla luce di ciò, il PUMS ritiene comunque di confermare, nell'esclusivo ambito delle proprie competenze, le previsioni contenute anche nelle sole zone che, decorsi i termini indicati dall'art 34, non vedono hanno visto confermate le discipline contenute all'interno delle Varianti al PRG (Ex Zone A e B di Recupero) ai sensi dell'art. 34 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole e pertanto saranno assoggettate alla disciplina prevista da Piano delle Regole per l'ambito territoriale di riferimento sulla base della ricognizione compiuta dal competente Ufficio ovvero quelle per le quali, entro i termini previsti, sono state presentate le relative istanze di piani attuativi, di convenzionamenti planivolumetrici, nonché Permessi di Costruire e/o idonei titoli abilitativi a edificare. Gli ambiti considerati (cfr appendice 2) sono suddivisi nelle seguenti categorie: • Ambiti confermati a seguito della ricognizione delle Zone A di recupero e delle Zone B di recupero del PRG del 1980 e relative varianti in attuazione dell'art. 34 delle norme di attuazione del Piano delle regole del PGT; • Interventi collegati al perfezionamento dell'accessibilità e infrastrutturazione del comparto (nuova viabilità o connessioni viabilistiche); • Interventi minori legati ad allargamenti stradali e connessioni pedonali.</p>
---	--

## ESITO PROPOSTO

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b></p>
<p><b>Valutazione tecnica</b> [...] Emendamento n. 35 sub 15 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018..</p>	
<p><b>Modifica proposta</b> A pag. 214, modifica del testo inizio cap. 7.3.2.1 "Contestualmente alla fase di elaborazione del PUMS, l'Amministrazione ha avviato e concluso, in attuazione dell'art. 34 delle Norme di attuazione del Piano</p>	

delle regole del PGT, il percorso di ricognizione delle “Zone A di recupero” e delle “Zone B di recupero” del PRG del 1980 e relative varianti.

Ai fini della esplicitazione delle scelte compiute dal PUMS è necessario evidenziare che, nel corso degli anni, l’Amministrazione ha sviluppato, all’interno di queste Zone urbanistiche, un’accurata pianificazione di proposte per la risoluzione di criticità, spesso locali, ma talvolta strategiche per la mobilità urbana, derivanti da interruzioni esistenti nelle continuità delle reti.

Il Piano delle Regole del PGT prescrive che le previsioni avrebbero potuto essere mantenute a condizione che entro due anni dalla pubblicazione del PGT stesso le relative istanze di piani attuativi, e di convenzionamenti planivolumetrici, i Permessi di Costruire e/o idonei titoli abilitativi a edificare, fossero stati presentati, fatti salvi i contenuti delle convenzioni già stipulate (Art. 34 delle Norme di Attuazione del Piano delle Regole).

A seguito della valutazione urbanistica continuano a valere le discipline, contenute all’interno delle Varianti al PRG e i relativi vincoli di pertinenza indiretta per le seguenti aree di cui il PUMS conferma e recepisce le previsioni viabilistiche:

- Var. 7 R 6.5 Ticinese – Genova;
- Var. 9 R 6.3 Ronchetto;
- Var. 12 R 2.16 Crescenzero;
- Var. 9 R 9.8 Bovisa.

Alla luce di ciò il PUMS ritiene comunque di confermare, nell’esclusivo ambito delle proprie competenze, le previsioni contenute anche nelle zone che, decorsi i termini indicati dall’art 34, non hanno visto confermate le discipline contenute all’interno delle Varianti al PRG e pertanto saranno assoggettate alla disciplina prevista da Piano delle Regole per l’ambito territoriale di riferimento sulla base della ricognizione compiuta dal competente Ufficio, ovvero quelle per le quali entro i termini previsti sono state presentate le relative istanze di piani attuativi, di convenzionamenti planivolumetrici, i Permessi di Costruire e/o idonei titoli abitativi a edificare. Gli ambiti considerati (cfr. appendice 2) sono suddivisi nelle seguenti categorie:

- Ambiti confermati a seguito della ricognizione delle Zone A di recupero e delle Zone B di recupero del PRG del 1980 e relative varianti in attuazione dell’art. 34 delle norme di attuazione del Piano delle regole del PGT;
- Interventi collegati al perfezionamento dell’accessibilità e infrastrutturazione del comparto (nuova viabilità o connessioni viabilistiche);
- Interventi minori legati ad allargamenti stradali e connessioni pedonali.

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_31	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.4 Comunicazione e marketing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
È necessario produrre un'immagine coordinata del sistema complessivo della ciclabilità, composto da reti e servizi, che comprenda per esempio un logo, un sistema di segnaletica, manifesti, locandine e infografica. Tale immagine deve poi armonizzarsi alla segnaletica prevista dal codice della strada, affinché questa possa utilmente essere collocata sulla pubblica via.	La definizione delle azioni che concorrono allo sviluppo degli aspetti di comunicazione, formazione e marketing sono demandati al Biciplan che dovrà avvalersi di specifiche competenze professionali in tali campi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere Parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano. Tuttavia si ritiene di non eliminare il testo che si chiede di sostituire ma di integrarlo con quanto proposto.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 242 aggiungere all'ultimo capoverso (paragrafo Scenario Pums) con "La definizione delle azioni che concorrono allo sviluppo degli aspetti di comunicazione, formazione e marketing sono demandati al Biciplan che dovrà avvalersi di specifiche competenze professionali in tali campi."

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_16	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Deve essere il Municipio il livello istituzionale di riferimento per definire con precisione i caratteri prioritari delle indicazioni che caratterizzano un itinerario pedonale, anche coerentemente con l'emendamento già presentato e accolto in Consiglio Comunale (vedi pag.199 "Il Comune di Milano, in accordo con il territorio del Municipio 7 [...]").

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	"Il Comune di Milano, in accordo con i territori dei Municipi, si impegna ad individuare percorsi pedonali da e verso i punti di maggior interesse per la collettività. Ai percorsi pedonali esistenti, previsti o da individuare, sia dedicata opportuna segnaletica verticale indicante la direzione verso i punti di maggior interesse per la collettività (monumenti, principali uffici pubblici -tribunale, questura, prefettura ecc.- principali ospedali) con indicazione della tempistica media di raggiungimento"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si accoglie parzialmente la richiesta in quanto si propone una diversa formulazione della frase. Inoltre non si accoglie la richiesta di inserire nel Piano la specifica relativa alla realizzazione della segnaletica in quanto afferente alla fase di attuazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 199, dopo il secondo capoverso dello "scenario PUMS" aggiungere la seguente frase: "Oltre agli itinerari indicati potranno esserne individuati ulteriori con l'obiettivo di favorire l'accessibilità pedonale verso i punti di maggior interesse per la collettività.

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_12	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Molte ZTL rimangono attualmente senza alcun tipo di controllo e vi accedono chiunque, anche se non autorizzati.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	In "scenario di riferimento" dopo le parole "già deliberato a settembre 2014" inserire le seguenti parole: "sarà inoltre importante difendere le ZTL già realizzate attraverso l'installazione di mezzi tecnologici". In "scenario PUMS" a fine capitolo, inserire le seguenti parole: "sarà inoltre importante difendere le ZTL già realizzate, come quella di Piazza Governo Provvisorio, attraverso l'installazione di telecamere per limitare l'accesso ai soli residenti e commercianti".

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con gli obiettivi generali del Piano. Si accoglie la richiesta di indicare la necessità di proteggere le ZTL già realizzate mediante l'installazione di mezzi tecnologici, non si accoglie la parte che riguarda l'indicazione di proteggere lo specifico ambito indicato in quanto tale indicazione costituisce elemento di troppo dettaglio rispetto alla scala di riferimento del Piano.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 201 alla fine dello "Scenario PUMS" del paragrafo 7.3.1.5 inserire la seguente frase: "Al fine di favorire il raggiungimento degli obiettivi posti dal Piano sarà inoltre da valutare la necessità di introdurre strumenti per il controllo elettronico delle ZTL già realizzate e di quelle che verranno realizzate in attuazione del Piano."

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
141_07	(Comitato Quartiere Isola) Portavoce - Patrizia Airaghi	450171/2017	09/10/2017 09:54:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Come Comitato abbiamo studiato attentamente il Piano e abbiamo evidenziato innanzitutto che i parametri considerati dallo stesso si riferiscono agli anni 2012/13 e non possono quindi comprendere come oggettivi sia l'incremento abitativo che lo sviluppo commerciale e il conseguente traffico resisi evidenti a partire dal 2014. Per questo motivo dobbiamo segnalare con lettera le nostre osservazioni. Approfondendo lo studio abbiamo cercato di evidenziare alcune esigenze partendo dall'osservazione dell'oggi, ma tenendo ben presente quanto si prevede riguarderà lo sviluppo di Milano e del nostro distretto nei prossimi quindici anni (Corriere della Sera del 17/08/2015). Fermo restando la qualità e la varietà dell'offerta del Servizio Pubblico per la mobilità, il nostro quartiere abbisogna di interventi già da subito per supportare il cambiamento avvenuto e gestire la previsione dello sviluppo futuro. Ci permettiamo quindi di sottoporre il nostro lavoro agli Uffici preposti, pronti ad un confronto di approfondimento comune e condiviso, per giungere alla pianificazione degli interventi, alla determinazione delle loro priorità, modalità e tempistica di realizzazione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Analisi Quartiere ISOLA zona 30 in relazione al PUMS 2017 Nel PUMS del 2017 sono stati considerati 5 principali parametri per valutare la necessità di introdurre una zona 30. In ordine gerarchico gli indicatori considerati sono i seguenti: 1. densità abitativa; 2. densità di popolazione scolastica; 3. densità commerciale; 4. densità di intersezioni recidive; 5. densità di traffico circolante sulla rete locale. Tali dati sono stati rielaborati in forma grafica a pagina 192 del PUMS. I valori relativi di tali parametri si rifanno a studi risalenti al 2012-2013 e quindi non considerano i radicali cambiamenti che il quartiere Isola ha vissuto in questi anni. In particolare nel quartiere Isola c'è stato un forte incremento demografico e delle attività commerciali, con un conseguente aumento del traffico. Risulta quindi che 3 su 5 dei criteri utilizzati per decidere la priorità di realizzazione di una zona 30 nel quartiere Isola risultano sottostimati. Considerando anche il recente trend di crescita descritto nel seguente articolo del Corriere della Sera del 17/08/2015 "Milano tra 15</p>

	<p>anni avrà 1,5 milioni di abitanti. Si svuota la periferia" [1], il quartiere Isola vivrà un'esplosione abitativa con un aumento stimato della popolazione del 13,9%. Bisogna quindi affrettare gli interventi onde evitare di ritrovarsi impreparati a questo boom demografico. (**IMMAGINE NON INSERIBILE NEL DOCUMENTO - FIGURA:1) Grafico ottenuto dai dati trovati sul sito del comune di Milano sul numero di abitanti del quartiere Isola. *popolazione stimata**) Oltre a tale aumento della popolazione è necessario considerare la parallela e continua crescita delle attività commerciali nel quartiere che hanno rivoluzionato gli equilibri del quartiere. In particolare è aumentato notevolmente il numero delle attività di ristorazione (Bar, ristoranti) con un conseguente aumento del traffico. L'introduzione della zona 30 ed un potenziamento del trasporto pubblico potrebbe avere il benefico effetto di disincentivare l'uso dell'auto. (**IMMAGINE NON INSERIBILE NEL DOCUMENTO - FIGURA:2) Grafici del PUMS usati per valutare la priorità di zone 30 nel comune di Milano, dove il territorio Milanese è suddiviso in 373 zone**) (**IMMAGINE NON INSERIBILE NEL DOCUMENTO - FIGURA:3) valutazione finale delle priorità di introduzione delle zone 30**) Nel PUMS sono presenti degli itinerari pedonali che collegano le aree più importanti da un punto di vista architettonico e commerciale di Milano. Come si può notare dall'immagine sottostante l'itinerario 2 parte da Garibaldi. L'allungamento di tale itinerario fino all'interno del quartiere Isola potrebbe essere importante per aumentare la comunicazione del quartiere con le zone adiacenti. Inoltre, dato l'elevato numero di attività commerciali come visibile dalla figura 2, la sua inclusione rispetterebbe i criteri scelti per la definizione di tali itinerari. (**IMMAGINE NON INSERIBILE NEL DOCUMENTO - FIGURA:4) Mappa itinerari**) Fonti citate: [1] <a href="http://milano.corriere.it/notizie/cronaca/15_agosto_17/milano-15-anni-avra-15-milioni-abitanti-si-svuota-periferia-ddfl6c80-44a9-11e5-a4b6-1d04b76aab6d.shtml">http://milano.corriere.it/notizie/cronaca/15_agosto_17/milano-15-anni-avra-15-milioni-abitanti-si-svuota-periferia-ddfl6c80-44a9-11e5-a4b6-1d04b76aab6d.shtml</a></p>
--	---

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Accogliere parzialmente</b></p>
---------------------------------------	---------------------------------------

### **Valutazione tecnica**

Risulta non accoglibile la prima parte dell'osservazione in quanto la Zona 30 Isola è già prevista dal PGTU, è stata in parte realizzata, ed è quindi ratificata dal PUMS, per tale ragione le motivazioni addotte in relazione alla datazione dei dati utilizzati per le analisi decade.

Si accoglie invece la richiesta di prolungare l'itinerario pedonale oltre Garibaldi per connettere il quartiere Isola.

### **Modifica proposta**

A pagina 199 il sottotitolo: "Itinerario 2 - Dai Navigli a Porta Garibaldi" viene sostituito con il titolo "Itinerario 2 - Dai Navigli al quartiere Isola".

A pagina 199 la descrizione dell'itinerario 2 è da modificare come segue: nella seconda riga del primo paragrafo dopo le parole "sul sistema" di inseriscono le parole "del quartiere Isola". La nuova frase diventa pertanto la seguente: "A nord si imposta sul sistema del quartiere Isola, corso Garibaldi, corso Como..."

A pagina 199 nel medesimo paragrafo, nella penultima riga, dopo le parole "riqualificazioni quali" si inseriscono le parole "quartiere Isola". La nuova frase diventa pertanto la seguente: "...o sono in corso di riqualificazione quali il quartiere Isola, corso Garibaldi..."

Si modifica la Figura 7.28: prolungare l'itinerario 2 sin dentro il quartiere Isola

Si modifica la tavola 3.

### **Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_15	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Il Municipio 1 ha proposto, d'accordo con l'Assessorato alla Cultura del Comune di Milano, l'intitolazione di alcuni giardini e di alcuni parterre verdi centrali dei viali di circonvallazione (giardini p.za Lega Lombarda, Bastioni Porta Volta, area pedonale adiacenze Palazzo Feltrinelli, Bastioni Porta Nuova, viale Monte Santo, Bastioni Porta Venezia, viale Majno, viale Bianca Maria, viale Regina Margherita, viale Caldara e adiacente giardino, viale Filippetti, viale Beatrice D'Este, viale Gian Galeazzo, viale D'Annunzio e lungo Darsena, viale Papiniano, viale Porta Vercellina, giardini piazzale Baracca) recuperandone in parte il toponimo originale riferito al Bastione cinquecentesco, anche favorendo un relativo percorso di valorizzazione ambientale e ciclopedonale dell'itinerario stesso.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Testo da inserire al termine del paragrafo intitolato "Itinerario 3 - La cerchia dei Navigli"</p>	<p>"Itinerario 4 — I bastioni cinquecenteschi/Le mura spagnole Il quarto itinerario è sviluppato per favorire la valorizzazione della traccia dei bastioni cinquecenteschi. Oltre all'intitolazione degli spazi in memoria delle antiche mura, come proposto dal Municipio 1, deve corrispondere la progettazione e realizzazione, anche sul lungo periodo, di un percorso ciclopedonale continuativo che valorizzi sul piano turistico, ambientale e culturale questo itinerario."</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
<p>Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span></p>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>La proposta non è stata valutata dal PUMS e non può essere accolta in questa fase dell'iter di adozione del Piano in quanto ne andrebbe valutata la fattibilità nonché la più opportuna giacitura. Infatti la traccia dei Bastioni cinquecenteschi è definita da due centri concentrici: l'osservazione propone di realizzare l'itinerario 4 lungo la cerchia più esterna alla quale non corrispondono le caratteristiche funzionali che caratterizzano gli itinerari già indicati dal PUMS.</p> <p>Con Deliberazione n.20 del 13/09/2018 Prot. N. 0397250/2018 del 14/09/2018 il Municipio 1 ha chiesto di riformulare la controdeduzione all'osservazione precedentemente non accolta. La nuova formulazione dell'osservazione, poiché rimanda ad uno scenario di lungo periodo, non risulta in conflitto con lo scenario di Piano, la nuova osservazione chiede infatti di inserire l'itinerario 4 come ipotesi di più lungo periodo e previa verifica di fattibilità e risorse, anche per parti indipendenti.</p>

Pertanto, al paragrafo 7.3.1.5 chiede di inserire la seguente frase: "Itinerario 4 — I bastioni cinquecenteschi/Le mura spagnole. Si ipotizza, nel lungo periodo, un ulteriore itinerario, sviluppato per favorire la valorizzazione della traccia dei Bastioni cinquecenteschi. Si potranno individuare percorsi ciclopedonali continui, che valorizzino sul piano turistico, ambientale e culturale l'anello dei Bastioni stessi. Peraltro, il percorso costituisce itinerario ciclistico individuato dal Piano come prioritario. La continuità potrà essere data con una pluralità di interventi e soluzioni che potranno riguardare in prospettiva anche riqualificazioni strutturali ma che, in prima battuta, potranno prevedere riordino e adeguata disciplina viabilistica, introdotte anche per fasi successive".

**Modifica proposta**

A pagina 201, al termine del paragrafo 7.3.1.5, inserire il seguente testo:

"Itinerario 4 — I bastioni cinquecenteschi/Le mura spagnole.

Si ipotizza, nel lungo periodo, un ulteriore itinerario, sviluppato per favorire la valorizzazione della traccia dei Bastioni cinquecenteschi. Si potranno individuare percorsi ciclopedonali continui, che valorizzino sul piano turistico, ambientale e culturale l'anello dei Bastioni stessi.

Peraltro, il percorso costituisce itinerario ciclistico individuato dal Piano come prioritario.

La continuità potrà essere data con una pluralità di interventi e soluzioni che potranno riguardare in prospettiva anche riqualificazioni strutturali ma che, in prima battuta, potranno prevedere riordino e adeguata disciplina viabilistica, introdotte anche per fasi successive".

Si modifichino di conseguenza la Figura 7.28, a pagina 200, e la Tavola 3 introducendo una nuova voce in legenda "Itinerario 4 – lungo periodo" definito in tavola con un tratteggio lungo le mura spagnole.

**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_19	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.	Il PUMS, immediatamente dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano e con quanto previsto dalla Legge 2/2018. Tuttavia, contrariamente a quanto riportato nell'osservazione, non è il PUMS che "subito dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN", ma l'amministrazione, in attuazione della Legge. Pertanto, in coerenza con altre osservazioni e per integrare il riferimento alla legge, si propone una modifica del testo dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 218, capitolo 7.3.3, si sostituisce l'ultima frase del primo capoverso "A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità" con il seguente testo modificato: "In seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del Biciplan strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica" Saranno comprese azioni di monitoraggio dei ciclisti per l'individuazione degli itinerari maggiormente utilizzati e le necessarie analisi costi/benefici in riferimento anche alla tipologia di realizzazione dei percorsi. In nota: In coerenza con quanto previsto dalla Legge n. 2/18, approvata l'11



gennaio 2018, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"

**Note**

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_22	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

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

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano. Il PUMS però non costituisce documento di programmazione economica pertanto è necessario modificare la proposta mantenendo l'indirizzo che dovrà poi essere recepito negli appositi strumenti di bilancio.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 223 e 224 a partire dall'ultimo capoverso che comincia con le parole "Si indica quale opportuna", sostituire tutto il periodo e il capoverso che inizia nella pagina 224 con la seguente frase: "Si ritiene che nel bilancio comunale debbano essere stabilmente previste apposite destinazioni di risorse,

specificatamente destinate ad attività di comunicazione, formazione e marketing sia generali che mirate, da ripetersi periodicamente e costantemente, specificatamente indirizzate all'utenza ciclistica. Tali campagne possono rientrare anche nelle attività di formazione e educazione stradale, da trattarsi nel quadro degli obblighi di destinazione funzionale di parte delle risorse acquisite da proventi da sanzioni per infrazioni al Codice della Strada. Dimensioni, caratteristiche e modalità di tali campagne saranno definite dal Biciplan."

**Note**

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_24	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
I valori riportati nello specchietto non corrispondono a quanto affermato nella frase precedente circa una logica nuova che privilegia gli interventi leggeri rispetto a quelli infrastrutturati, più lunghi e costosi da realizzare, di maggiore impatto e non sempre più efficienti e sicuri.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare nella tabella 7.3 la distinzione tra percorsi in struttura e in segnaletica, limitandosi a una nota che riferisca del costo medio unitario applicato per quantificare gli investimenti necessari.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la tabella è collegata alla figura e al testo del paragrafo, oltretutto alle tabelle del cap. 9 (pag. 352). Si propone di mantenere la tabella con la sola distinzione delle fasi di realizzazione senza indicare la modalità di attuazione degli itinerari. Il costo unitario era desumibile dal confronto tra la tabella 7.3 e la tabella del cap. 9 dove vengono riportati i costi totali di investimento, i quali sono comunque puramente indicativi e verranno meglio analizzati e specificati in fase di redazione del BICIPLAN.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 229, tabella 7.3, si modifica la tabella. Si cancellano le righe riguardanti i percorsi in struttura, in segnaletica, su strade moderate e relativi valori e si sostituiscono con una sola riga detta "percorsi ciclabili che riporta i seguenti valori: prima colonna 52 km; seconda colonna 103 km; terza colonna 74 km.

**Note**

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3.1 Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_25	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Non pare ragionevole confermare quanto previsto dal PUMS in termini di espansione del servizio Bikemi, da triplicare entro il 2025 con costi tutti a carico diretto dell'Amministrazione Comunale, anche dopo l'apertura a nuovi operatori e alle relative nuove tecnologie (eliminazione dei docks, free floating)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Tutte le previsioni sopra riportate saranno ovviamente da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura offerta e del loro impatto sul sistema attuale

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene corretto integrare il capitolo del Bike Sharing con il riferimento al Bike Sharing Free Floating. Il testo è integrato in coerenza con le osservazioni 129_17 e 129_18.

<b>Modifica proposta</b>
<p>A pagina 240, alla fine del capitolo 7.3.3.3 si aggiunge il seguente testo:</p> <p>“Considerati quindi gli effetti positivi in termini di riduzione del traffico veicolare raggiunti in seguito all'introduzione del sistema di Bike Sharing, l'Amministrazione ha ritenuto utile e produttivo per la città intraprendere un'azione esplorativa sulle attuali condizioni di mercato, tesa ad individuare operatori privati interessati all'esercizio dell'attività di Bike-sharing a “flusso libero”, in via sperimentale per la durata di tre anni. Valutata quindi la domanda potenziale di utenti si ritiene corretto incrementare l'offerta di tale sistema con l'introduzione di ulteriori caratteristiche quali: - i servizi cosiddetti “one way/free floating” (a flusso libero) che garantiscono una diffusione territoriale più capillare del sistema; - l'incremento del numero di veicoli secondo parametri di adeguatezza in rapporto alla popolazione e ai potenziali utenti.</p> <p>Tutte le previsioni e le azioni sopra riportate saranno quindi da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura finanziaria offerta e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura”.</p>

<b>Note</b>

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_01	(Municipio 5) Deliberazione n. 46 del 02/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il bike sharing è uno strumento molto utile per una mobilità sempre più sostenibile, è indispensabile che tale servizio sia maggiormente ampliato e esteso anche alle periferie, il municipio 5 con le sue trafficate arterie di transito, che attraversano in modo circolare da parte a parte i suoi confini, risulta carente di ciclostazioni cosiddette bike sharing, come emerge infatti dalla Fig. 7.40.</p> <p>Il Documento di Piano, nella sezione 7.3.3.3, appare non aggiornato in quanto indica essere ancora in una fase di completamento della fase 3 da concludersi entro la fine del 2015. Le previsioni del PUMS non indicano peraltro una programmazione analitica di nuove stazioni in tempi rapidi.</p> <p>Nella direttrice Sud del Comune di Milano di pertinenza del Municipio 5 la stazione di Bike Sharing più a sud è quella all'angolo fra Viale Tibaldi e via Balilla, oltre a quelle di Largo Isarco e Via Carlo De Angeli (fronte Esselunga). Il Municipio 5 ha già deliberato nella precedente consigliatura una mozione con la richiesta di nuove stazioni di bike sharing o lungo la direttrice Pomponazzi – Volvinio o lungo la direttrice Meda – Montegani, a partire dalle installazioni richieste anche dai cittadini in via Cermenate angolo via Meda /Montegani e Largo Abe Steiner.</p> <p>E' quindi fondamentale a tale proposito prevedere la realizzazione di nuove postazioni di bike sharing, chiedendo pertanto di voler aggiornare la sezione in esame, prevedendo sin d'ora la localizzazione delle nuove stazioni del bike sharing sotto proposte da realizzare quanto prima, affinché in una fase successiva possano essere installate stazioni a servizio di specifici quartieri in ambiti ancora più periferici del nostro territorio.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>È quindi in corso di completamento la fase 3 per la quale è programmata la posa di 70 stazioni, che sono autoportanti (non hanno bisogno di plinti di fondazione per il fissaggio al suolo)</p> <p>Fig. 7.40 di pag. 238 Fig. 7.41 di pag. 240</p>	<p>Indicare l'aggiornato stato del completamento della fase 3 con la posa delle nuove 70 stazioni. Fig. 7.40 di pag. 238: aggiornare l'immagine con le stazioni già realizzate ad oggi e con quelle programmate. Fig. 7.41 di pag. 240: inserire nella programmazione specifici punti che contrassegnino nuove stazioni in: • Via Ripamonti ang. Via Quaranta/Via Solaroli; • lungo l'asse Meda-Montegani a partire da quelle programmate di via Cermenate ang via Meda/Montegani e Largo Abe Steiner; • lungo l'asse Montegani-Missaglia o lungo l'asse Pomponazzi-Volvinio fino a Piazzale Abbiategrasso, contigua alla stazione della MM2.</p>

#### ESITO PROPOSTO



<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<p><b>Valutazione tecnica</b></p> <p>L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di bike sharing previsto nello scenario di Piano del PUMS (cfr Cap.. 7.3.3.3) che prevede l'estensione del servizio proprio a copertura delle aree di interscambio con il trasporto pubblico e alle aree più periferiche.</p> <p>Inoltre tutte le previsioni e le azioni inerenti il Bike Sharing saranno da rivalutare alla luce dei nuovi servizi di one way e free-floating autorizzati, della copertura finanziaria disponibile e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.</p> <p>I dati e le immagini non sono modificabili in questo stadio di approvazione del PUMS: lo stato di fatto fa riferimento allo scenario 2013 sul quale sono basate le valutazioni dello scenario di riferimento e di Piano, pertanto non modificabile. Lo stato di fatto aggiornato del bike sharing è comunque disponibile nei file Open Data dell'Amministrazione e sui siti di riferimento. L'aggiornamento dei dati e le verifiche sulle attuazioni saranno oggetto del successivo monitoraggio del piano.</p> <p>Pertanto relativamente all'espansione del sistema si rinvia alle motivazioni espresse per le osservazioni 129_17 e 129_18.</p>
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
003_01	Marco Capodiecì	460702/2017	23/08/2017 09:25:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Buongiorno, Con la presente colgo il vostro invito su Facebook a commentare il piano della mobilità. Ovviamente tutti commenteranno la parte relativa alla propria zona, immagino. Io sono qui a scrivervi relativamente a stazione Lambrate.</p> <p>Manca, a mio avviso, un investimento su BikeMi: piazza Gobetti o piazza Bottini andrebbero coperte con il servizio bici, così come tutte le altre stazioni cittadine (Garibaldi, porta Genova o porta romana). In questo modo si rende fruibile il servizio per i molti pendolari che viaggiano tutti i giorni da Lambrate. Grazie per l'attenzione</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di bike sharing previsto nello scenario di piano del PUMS (cfr Cap. 7.3.3.3) che prevede l'estensione del servizio proprio a copertura delle aree di interscambio con il trasporto pubblico e alle aree più periferiche. La stazione di Lambrate rientra quindi tra le priorità. Pertanto non si ritiene di introdurre modifiche al testo del Piano.</p> <p>Inoltre tutte le previsioni e le azioni inerenti il Bike Sharing saranno da rivalutare alla luce dei nuovi servizi di one way e free-floating autorizzati, della copertura finanziaria disponibile e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.</p> <p>Pertanto relativamente all'espansione del sistema si rinvia alle motivazioni espresse per le osservazioni 129_17 e 129_18.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
007_01	Luca Larosa	460695/2017	04/09/2017 17:25:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
INTERMODALITA' METRO-BIKE-CAR Vorrei segnalare la necessità di incrementare l'intermodalità tra 'trasporto pubblico' e 'trasporto condiviso' ossia di collocare nuove stazioni "bike sharing" nei pressi delle fermate metropolitane prevedendo altresì, sempre nei pressi di quest'ultime, anche aree di sosta dedicate al "car-sharing" dei diversi operatori cittadini (es. 2/3 posti auto riservati).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di bike sharing previsto nello scenario di piano del PUMS (cfr Cap. 7.3.3.3) che prevede l'estensione del servizio alle aree di interscambio con il trasporto pubblico e alle aree più periferiche. Inoltre, al fine di favorire lo sviluppo dei servizi di mobilità in sharing, anche in maniera integrata, si prevede la realizzazione delle "Aree della Mobilità", individuati come luoghi appositi dove l'utente potrà trovare tutte le tipologie di servizi in sharing presenti nel territorio del Comune di Milano, (cfr Cap. 7.4.3). Pertanto non si ritiene di introdurre modifiche al testo del Piano.</p> <p>Inoltre tutte le previsioni e le azioni inerenti il Bike Sharing saranno da rivalutare alla luce dei nuovi servizi di one way e free-floating autorizzati, della copertura finanziaria disponibile e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.</p> <p>Pertanto relativamente all'espansione del sistema si rinvia alle motivazioni espresse per le osservazioni 129_17 e 129_18.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_14	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di bike sharing previsto nello scenario di piano del PUMS (cap. 7.3.3.3) che prevede l'estensione del servizio proprio a copertura delle aree di interscambio con il trasporto pubblico e alle aree più periferiche.</p> <p>Tuttavia è necessario estendere il servizio alle aree ancora non interessate secondo i criteri di collocazione delle stazioni e secondo un principio generale di ampliamento che mantenga capillarità delle stazioni nell'area urbanizzata. Gli orizzonti temporali individuati sono coerenti con questi criteri e con le disponibilità economiche, pertanto ad ora non modificabili.</p> <p>Inoltre tutte le previsioni e le azioni inerenti il Bike Sharing saranno da rivalutare alla luce dei nuovi servizi di one way e free-floating autorizzati, della copertura finanziaria disponibile e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.</p> <p>Pertanto relativamente all'espansione del sistema si rinvia alle motivazioni espresse per le osservazioni 129_17 e 129_18.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
093_02	(Municipio 3) Deliberazione del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017	465694/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>2. BIKE SHARING: le attuali stazioni del servizio BikeMI non si estendono oltre la cerchia ferroviaria (vedi fig 4.3 del documento di piano). Quesimpedisce l'utilizzo del servizio da e per le periferie. Si ritiene che l'espansione del servizio contribuirebbe, coerentemente agli obiettivi di piano, a ridurre il numero di utilizzatori del mezzo privato anche per spostamenti brevi sia dalla periferia al centro e viceversa, che tra aree periferiche con tragitti effettuati tutti o in parte oltre la cerchia ferroviaria. Inoltre i servizi di bike sharing di recente introduzione, stanno ancor più evidenziando la già carente disponibilità di postazioni per la sosta delle biciclette.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di bike sharing previsto nello scenario di piano del PUMS (cfr Cap. 7.3.3.3) che prevede l'estensione del servizio a copertura delle aree di interscambio con il trasporto pubblico e alle aree più periferiche.</p> <p>Inoltre tutte le previsioni e le azioni inerenti il Bike Sharing saranno da rivalutare alla luce dei nuovi servizi di one way e free-floating autorizzati, della copertura finanziaria disponibile e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.</p> <p>Pertanto relativamente all'espansione del sistema si rinvia alle motivazioni espresse per le osservazioni 129_17 e 129_18.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
093_08	(Municipio 3) Deliberazione del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017	465694/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
4. Relativamente al servizio BikeMi si chiede l'espansione del servizio lungo alcuni assi di collegamento quali via Palamnova e vie parallele verso il quartiere Crescenzago / Rizzoli e piazza Monte Titano, viale Rimembranze, via Conte Rosso, via Caduti di Marcinelle, via San Faustino, verso via Ortica e nel Quartiere Rubattino.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di bike sharing previsto nello scenario di piano del PUMS (cfr Cap. 7.3.3.3) che prevede l'estensione del servizio a copertura delle aree di interscambio con il trasporto pubblico e alle aree più periferiche.</p> <p>Inoltre tutte le previsioni e le azioni inerenti il Bike Sharing saranno da rivalutare alla luce dei nuovi servizi di one way e free-floating autorizzati, della copertura finanziaria disponibile e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.</p> <p>Pertanto relativamente all'espansione del sistema si rinvia alle motivazioni espresse per le osservazioni 129_17 e 129_18.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_17	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Assenza di previsione dell'ampliamento del BikeMi dove esiste una maggiore domanda di utenti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Al contempo si prevede un rafforzamento delle stazioni nell'area più centrale della città per venire incontro alla crescente domanda proveniente dalla periferia negli spostamenti sistematici casa-lavoro.	Infine, dovrà essere data priorità assoluta all'installazione delle stazioni del BikeMi lungo gli assi principali della città e lungo le piste ciclabili con portata maggiore di utenti, come quella presente lungo il Naviglio Martesana.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di bike sharing previsto nello scenario di piano del PUMS (cfr Cap. 7.3.3.3) che prevede l'estensione del servizio a copertura delle aree di interscambio con il trasporto pubblico e alle aree più periferiche. Tutte le previsioni e le azioni sopra riportate saranno quindi da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura finanziaria offerta e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura. Pertanto relativamente all'espansione del sistema si rinvia alle motivazioni espresse per le osservazioni 129_17 e 129_18.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_07	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Dopo la ricognizione attraverso il lungo excursus dello stato di fatto, delle sue recenti evoluzioni, degli aspetti ritenuti positivi e delle criticità, è opportuna una dichiarazione sui nuovi principi-guida che sancisca sin da qui il cambiamento di indirizzo rappresentato dal PUMS.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Le singolarità di questi problemi sono state affrontate per mitigare o annullare del tutto i pericoli, agevolando il transito dei ciclisti in vari modi, per esempio con piste ciclabili, ascensori più ampi e profondi, rampe dedicate, scivoli e canaline per aiutare a superare le barriere.	In linea generale, per la realizzazione della Rete, utilizzando le diverse tipologie di intervento sopra richiamate, si assumono come criteri guida - sia per le ricuciture dell'esistente, sia per le nuove progettazioni - quelli di: continuità origine-destinazione, riconoscibilità, accessibilità, visibilità, attrattività, sicurezza, velocità, assicurando le sinergie anche con i Comuni contermini per favorire la mobilità ciclistica non solo sull'intero territorio urbano, ma anche su quello dell'area metropolitana.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano. Si propone tuttavia, per coerenza con la struttura del Documento di Piano, di inserire il testo nel capitolo di progetto, 7.3.3.1 Reti - Linee Strategiche.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 224, alla fine del paragrafo "Linee Strategiche" inserire il seguente testo: " In linea generale, per la realizzazione della rete, utilizzando le diverse tipologie di intervento sopra richiamate, si assumono come criteri guida - sia per le ricuciture dell'esistente, sia per le nuove progettazioni - quelli di: continuità origine-destinazione, riconoscibilità, accessibilità, visibilità, attrattività, sicurezza, velocità, assicurando le



sinergie anche con i Comuni contermini per favorire la mobilità ciclistica non solo sull'intero territorio urbano, ma anche su quello dell'area metropolitana."

**Note**

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_27	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
E' di fondamentale importanza che il PUMS impegni formalmente l'Amministrazione a dotarsi di strumenti attuativi per declinare i contenuti del Piano attraverso obiettivi specifici in termini di tempi, costi e realizzazioni. In questo senso, la formulazione esistente appare viziata da eccessiva genericità e deve essere rivista e resa cogente.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.	A questo proposito, il PUMS, immediatamente dopo la sua approvazione, avvia la redazione del programma attuativo attraverso il piano di settore dedicato (Piano della Mobilità Ciclistica o Bicycle Masterplan o Biciplan). Tale BICIPLAN, finalizzato a dare attuazione ai principi ed agli indirizzi generali contenuti nel PUMS con una programmazione puntuale ed efficace, deve definire, attraverso un processo pubblico, priorità, tempi e modalità di attuazione e deve essere completato con la definizione di un "Abaco degli interventi" che garantisca l'adozione di soluzioni omogenee e di alta qualità realizzativa, in costante aggiornamento secondo le best practices. In considerazione del fatto che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è riconosciuto dalla Commissione Europea non solo quale strumento strategico per il raggiungimento di risultati nel campo della mobilità sostenibile ma altresì quale condizione premiante per l'accesso ai finanziamenti comunitari, risulta indispensabile che le risorse vengano da subito indirizzate attraverso una programmazione efficace che il BICIPLAN deve poter garantire.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

**Valutazione tecnica**

L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano e con quanto previsto dalla Legge 2/2018. Tuttavia, contrariamente a quanto riportato nell'osservazione, non è il PUMS che "subito dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN", ma l'amministrazione, in attuazione della Legge. Pertanto, in coerenza con altre osservazioni e per integrare il riferimento alla legge, si propone una modifica del testo dell'osservazione.

**Modifica proposta**

A pagina 218, capitolo 7.3.3, si sostituisce l'ultima frase del primo capoverso: "A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità" con il seguente testo modificato: "In seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del Biciplan strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica" Saranno comprese azioni di monitoraggio dei ciclisti per l'individuazione degli itinerari maggiormente utilizzati e le necessarie analisi costi/benefici in riferimento anche alla tipologia di realizzazione dei percorsi. In nota: In coerenza con quanto previsto dalla Legge n. 2/18, approvata l'11 gennaio 2018, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"

**Note**

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
061_02	(Massa marmocchi Milano) Cofondatore - Marco Mazzei	452510/2017	08/10/2017 17:18:52

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.	Il PUMS, immediatamente dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 058_19.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_14	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Non vanno puniti unicamente gli atteggiamenti pericolosi degli autisti, ma anche quelli dei ciclisti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“presidiare il territorio per contrastare le infrazioni del codice della strada...” fino a fine punto	“Si fa inoltre particolare riferimento al contrasto degli atteggiamenti contrari al codice della strada in ambito ciclistico quali la marcia in contromano, l'utilizzo della bicicletta durante le ore notturne senza segnalazione luminosa, l'utilizzo della bicicletta con le cuffie nelle orecchie o sui marciapiedi. Tali atteggiamenti mettono in pericolo tutte le categorie della mobilità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea di principio coerente con gli obiettivi di sicurezza stradale che il Piano si pone. Si ritiene però necessario modificare il testo individuando una linea di indirizzo più generale e inserendolo in un punto più idoneo del documento.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 223, alla fine del capitolo 7.3.3, dopo le parole "sia preventiva che repressiva" andando a capo si inserisce il seguente testo: “La comunicazione dovrà essere mirata anche al contrasto degli atteggiamenti contrari al codice della strada che possono costituire pericolo per l'incolumità del ciclista nonché di altri utenti dello spazio stradale”.

<b>Note</b>
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_08	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Eliminazione barriere architettoniche: Si chiede che tutte le piste ciclabili di nuova realizzazione siano complanari al marciapiede o alla strada di cui fanno parte evitando cordoli e rialzi che possono costituire un pericolo ed un intralcio alla circolazione dei pedoni ed in particolare di anziani, carrozzine e passeggini

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Osservazione coerente con gli obiettivi PUMS. Si modifica tuttavia la formulazione del testo proposto ritenendo necessario specificare ulteriormente gli aspetti e i casi riguardanti l'eliminazione delle barriere architettoniche di cui si dovrà tenere conto nelle successive fasi di progettazione, omogeneizzando il testo con quanto previsto alla osservazione 108_9.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 223, aggiungere all'elenco puntato il seguente punto: "• in coerenza con l'eliminazione delle barriere architettoniche le piste ciclabili, nuove o sottoposte a riqualificazione, potranno anche essere, ove necessario, complanari al marciapiede o alla sede di cui fanno parte, limitando, in presenza di flussi pedonali intersecanti, dislivelli che possano costituire pericolo. "

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_09	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Eliminazione barriere architettoniche: Si chiede che le piste ciclabili o promiscue esistenti affiancate a marciapiede che presentano caratteristiche tali da esserne costituzionalmente parte, vengano portate alla quota del marciapiede stesso.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Osservazione coerente con gli obiettivi PUMS. Si modifica tuttavia la formulazione del testo proposto ritenendo necessario specificare ulteriormente gli aspetti e i casi riguardanti l'eliminazione delle barriere architettoniche di cui si dovrà tenere conto nelle successive fasi di progettazione, omogeneizzando il testo con quanto previsto alla osservazione 108_8.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 223, aggiungere all'elenco puntato il seguente punto: "• in coerenza con l'eliminazione delle barriere architettoniche le piste ciclabili, nuove o sottoposte a riqualificazione, potranno anche essere, ove necessario, complanari al marciapiede o alla sede di cui fanno parte, limitando, in presenza di flussi pedonali intersecanti, dislivelli che possano costituire pericolo. "

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_13	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità.	Il PUMS, subito dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano e con quanto previsto dalla Legge 2/2018. Tuttavia, contrariamente a quanto riportato nell'osservazione, non è il PUMS che "subito dopo la sua approvazione, avvia la redazione del BICIPLAN", ma l'Amministrazione, in attuazione della Legge. Pertanto, in coerenza con altre osservazioni e per integrare il riferimento alla legge, si propone una modifica del testo dell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 218, capitolo 7.3.3, si sostituisce l'ultima frase dell'ultimo capoverso "A questo proposito, si intende procedere alla redazione di un piano della mobilità ciclistica che possa sviluppare in dettaglio le strategie del PUMS in tema di ciclabilità" con il seguente testo modificato: "In seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica" Saranno comprese azioni di monitoraggio dei ciclisti per l'individuazione degli itinerari maggiormente utilizzati e le necessarie analisi costi/benefici in riferimento anche alla tipologia di realizzazione dei percorsi". Agganciata alla parola "percorsi" indicata nel precedente testo nuovo inserire una nota avente il seguente testo: "In coerenza con quanto previsto dalla Legge n. 2/18, approvata l'11 gennaio 2018,



"Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica"

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_29	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
L'anello della cerchia interna dei Navigli deve diventare la circle line della mobilità sostenibile: TPL, taxi, biciclette e cargo bike

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Ed in particolare la cerchia dei navigli	Che dovrà essere percorribile dai velocipedi in entrambe le direzioni

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è accolta tuttavia se ne propone un'integrazione al testo proposto.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 224, nel paragrafo "Linee strategiche" al quinto capoverso, si sostituisce la frase "I percorsi anulari, ed in particolare la cerchia dei navigli, permettono anche di attraversare il centro" con il seguente testo: "Tra i percorsi anulari riveste particolare importanza la cerchia dei Navigli, che dovrà essere percorribile dai velocipedi in entrambe le direzioni, compatibilmente con le altre componenti di mobilità e con i progetti di trasformazione che interesseranno la Cerchia e l'intero centro storico".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_16	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
I valori riportati nello specchietto non corrispondono a quanto affermato nella frase precedente circa una logica nuova che privilegia gli interventi leggeri rispetto a quelli infrastrutturati, più lunghi e costosi, di maggiore impatto ma non sempre più efficienti e sicuri.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare nella tabella 7.3 la distinzione tra percorsi in struttura e in segnaletica, limitandosi a una nota che riferisca del costo medio unitario applicato per quantificare gli investimenti necessari.	..NIENTE ...

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è parzialmente accolta in quanto la tabella è collegata alla figura e al testo del paragrafo, oltretutto alle tabelle del cap. 9 (pag. 352). Si propone di mantenere la tabella con la sola distinzione delle fasi di realizzazione senza indicare la modalità di attuazione degli itinerari. Il costo unitario era desumibile dal confronto tra la tabella 7.3 e la tabella del cap. 9 dove vengono riportati i costi totali di investimento, i quali sono comunque puramente indicativi e verranno meglio analizzati e specificati in fase di redazione del BICIPLAN.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 229, tabella 7.3, si modifica la tabella. Si cancellano le righe riguardanti i percorsi in struttura, in segnaletica, su strade moderate e relativi valori e si sostituiscono con una sola riga detta "percorsi ciclabili che riporta i seguenti valori: prima colonna 52 km; seconda colonna 103 km; terza colonna 74 km.

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_08	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.2 Servizi – Parcheggi per biciclette	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

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

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

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è parzialmente accolta in quanto nello scenario PUMS è esplicitata la "necessità di provvedere ad un progressivo incremento dell'offerta nelle zone centrali e presso i grandi attrattori, anche attrezzando a sosta per biciclette attuali stalli di sosta per auto. La collocazione delle nuove rastrelliere seguirà in modo coerente la progressiva riduzione di accessibilità prevista per le altre categorie di veicoli, in modo da garantire concretamente una alternativa di trasporto." L'individuazione e la progettazione di tali aree è inoltre già in corso.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 234, paragrafo "Scenario PUMS", il secondo si modifica come di seguito: "Si riconosce la necessità di provvedere ad un progressivo incremento dell'offerta di sosta per biciclette in tutta la città, anche attrezzando per tale funzione attuali stalli di sosta per auto, in relazione ad una sempre maggiore domanda di sosta per le biciclette e a seguito dell'introduzione dei sistemi di bike sharing a flusso libero, e garantire quindi sia una maggiore efficienza nella gestione del servizio che il rispetto degli spazi pubblici, soprattutto pedonali".

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
063_08	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Il servizio sperimentale JUNIOR BIKEMI risulta terminato. Manca del tutto l'informazione sull'attuale fase di sviluppo caratterizzata anche dall'offerta FREE FLOATING. Il paragrafo va quindi in parte semplificato e in parte integrato.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Paragrafo da integrare

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene corretto integrare il capitolo del Bike Sharing con il riferimento al Bike Sharing Free Floating. Il testo è tuttavia integrato per essere reso coerente con le osservazioni 129_17 e 129_18. Il riferimento al BikeMi Junior è utilizzato per l'analisi dei dati della fase sperimentale.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 240, in coda all'ultimo capoverso, andando a capo si aggiunge il seguente testo: "Considerati quindi gli effetti positivi in termini di riduzione del traffico veicolare raggiunti in seguito all'introduzione del sistema di Bike Sharing, l'Amministrazione ha ritenuto utile e produttivo per la città intraprendere un'azione esplorativa sulle attuali condizioni di mercato, tesa ad individuare operatori privati interessati all'esercizio dell'attività di Bike-sharing a "flusso libero", in via sperimentale per la durata di tre anni. Valutata quindi la domanda potenziale di utenti si ritiene corretto incrementare l'offerta di tale sistema con l'introduzione di ulteriori caratteristiche quali: - i servizi cosiddetti "one way/free floating" (a flusso libero) che garantiscono una diffusione territoriale più capillare del sistema; - l'incremento del numero di veicoli secondo parametri di adeguatezza in rapporto alla popolazione e ai potenziali utenti. Tutte le previsioni e le azioni sopra riportate saranno quindi da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura finanziaria offerta e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
103_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460644/2017	09/10/2017 11:36:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Alla luce delle esperienze di altre città europee e di quanto accaduto in Cina, va ripensata la applicazione del servizio di bike sharing free floating. Infatti questo servizio non essendo governato da una società che ne curi la manutenzione e il parcheggio, produce nella realtà degli spazi pubblici milanesi numerosi disagi, quali bici abbandonate, fenomeni di accaparramento illecito, degrado.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Va attentamente analizzata la sperimentazione del servizio di bike sharing free floating alla luce dei problemi emersi nei primi mesi di attuazione. Si propone pertanto, in attesa che gli aspetti negativi della gestione di questo servizio trovino soluzioni efficaci, di fermare la diffusione del bike sharing free floating. Occorre piuttosto rafforzare il bike sharing tradizionale aumentando la diffusione delle stazioni e il numero di bici a pedalata assistita presenti sul territorio in modo da aumentare ulteriormente le fasce di popolazione che utilizzano questo servizio.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Considerati gli effetti positivi in termini di riduzione del traffico veicolare raggiunti in seguito all'introduzione del sistema di Bike Sharing, l'Amministrazione ha ritenuto utile e produttivo per la città intraprendere un'azione esplorativa sulle attuali condizioni di mercato, tesa ad individuare operatori privati interessati all'esercizio dell'attività di Bike-sharing a "flusso libero", in via sperimentale per la durata di tre anni, pertanto si ritiene corretto integrare il capitolo del Bike Sharing con il riferimento al Bike Sharing Free Floating per meglio esplicitarne le caratteristiche. Il testo è quindi modificato in funzione di altre osservazioni accolte (128_17 e 129_18). Si evidenzia comunque che il PUMS prevede l'ampliamento del sistema di bike sharing tradizionale aumentando la diffusione delle stazioni e il numero di bici e che si rimanda al BICIPLAN il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.

**Modifica proposta**

A pagina 240, alla fine del paragrafo 7.3.3.3 si aggiunge il seguente testo: "Considerati quindi gli effetti positivi in termini di riduzione del traffico veicolare raggiunti in seguito all'introduzione del sistema di Bike Sharing, l'Amministrazione ha ritenuto utile e produttivo per la città intraprendere un'azione esplorativa sulle attuali condizioni di mercato, tesa ad individuare operatori privati interessati all'esercizio dell'attività di Bike-sharing a "flusso libero", in via sperimentale per la durata di tre anni. Valutata quindi la domanda potenziale di utenti si ritiene corretto incrementare l'offerta di tale sistema con l'introduzione di ulteriori caratteristiche quali: - i servizi cosiddetti "one way/free floating" (a flusso libero) che garantiscono una diffusione territoriale più capillare del sistema; - l'incremento del numero di veicoli secondo parametri di adeguatezza in rapporto alla popolazione e ai potenziali utenti. Tutte le previsioni e le azioni sopra riportate saranno quindi da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura finanziaria offerta e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura".

**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_30	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.4 Comunicazione e marketing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Con Circolare INAIL n. 14 del 25 marzo 2016, l'Istituto ha fornito delle linee guida sulla normativa dell'infortunio in itinere, come modificata in forza dei commi 4 e 5 dell'articolo 5 della Legge 221/2015. Con il predetto articolo, l'uso del velocipede lungo il tragitto casa-lavoro deve considerarsi sempre necessitato e, pertanto, indennizzabile, ferma restando la sussistenza – secondo la normativa generale – dei requisiti richiesti per l'indennizzo dell'infortunio in itinere.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Massimizzare il rapporto con i mobility manager affinché pongano al centro delle loro azioni la valorizzazione della ciclabilità: questo sottoinsieme include fra gli ingredienti l'agevolazione all'uso di BikeMi, adeguati spazi protetti per il parcheggio bici in azienda, copertura assicurativa infortuni (l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici), incentivi di ordine economico se possibili;	Massimizzare il rapporto con i mobility manager affinché pongano al centro delle loro azioni la valorizzazione della ciclabilità: questo sottoinsieme include fra gli ingredienti l'agevolazione all'uso di BikeMi, adeguati spazi protetti per il parcheggio bici in azienda, incentivi di ordine economico se possibili;

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione introduce elementi di maggiore definizione del tema. Non essendo indicato il testo nuovo da inserire, si propone l'integrazione del testo: "gli infortuni in itinere in bici sono tutelati per legge (L.28.12.2015 n. 221 art. 6)".

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 241, nono punto dell'elenco puntato, sostituire il testo tra parentesi (l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici) con il seguente testo modificato: "gli infortuni in itinere in bici sono tutelati per legge (L.28.12.2015 n. 221 art. 6)".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_33	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.4 Comunicazione e marketing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Si ritiene incongruo indicare, in un documento istituzionale una specifica manifestazione organizzata da una associazione APS e ADS con marchio registrato.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eventi dedicati di varia natura, da quelli di massa come il Cyclopride[ 65] a eventi culturali, come conferenze in bicicletta per scoprire la città;	Si ritiene incongruo indicare, in un documento istituzionale una specifica manifestazione organizzata da una associazione APS e ADS con marchio registrato.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano. Non essendo indicato il testo nuovo da inserire, si propone l'integrazione del testo e della nota come indicato dalla formulazione dell'emendamento.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 241, ottavo punto dell'elenco puntato, eliminare "come il Cyclopride" e lasciare: "a eventi dedicati di varia natura, da quelli di massa a eventi culturali, come conferenze in bicicletta per scoprire la città", aggiungendo in nota: "Eventi organizzati con la finalità di fare percorrere ai ciclisti le strade della città secondo un percorso predefinito di scoperta e valorizzazione del territorio".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
063_09	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.4 Comunicazione e marketing	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Gli infortuni in itinere in bici sono ora tutelati per legge (L.28.12.2015 n. 221 art. 6), per i lavoratori soggetti all'assicurazione obbligatoria INAIL ( <a href="http://www.fiab-onlus.it/bici/attivita/campagne-ed-interventi/in-itinere/item/1617-itinere-come-andata.html">http://www.fiab-onlus.it/bici/attivita/campagne-ed-interventi/in-itinere/item/1617-itinere-come-andata.html</a> ). La frase va modificata, omettendo il riferimento a INAIL, per considerare l'opportunità di attivare estensioni di coperture assicurative ad hoc, diverse da quella generale dei lavoratori.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
(l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici)	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione introduce elementi di maggiore definizione del tema. Non essendo indicato il testo nuovo da inserire, si propone l'integrazione del testo: "gli infortuni in itinere in bici sono tutelati per legge (L.28.12.2015 n. 221 art. 6)".

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 241, nono punto dell'elenco puntato, sostituire il testo tra parentesi (l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici) con il seguente testo modificato: "gli infortuni in itinere in bici sono tutelati per legge (L.28.12.2015 n. 221 art. 6)" in quanto non indicato come testo nuovo.

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
063_10	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4 Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Sarà pertanto importante sostenere l'intermodalità anche attraverso strumenti tecnologici di pianificazione e gestione degli spostamenti che mettano a sistema i diversi servizi presenti sul territorio.	In relazione ai grandi eventi attrattori di pubblico (quali ad es. Settimana della moda, Salone e Fuorisalone, etc.) è opportuno prevedere una regia organizzativa che, insieme ai diversi settori competenti del Comune, alla polizia locale, ATM e agli stakeholder (es. Camera della moda, Confcommercio, etc.), si faccia carico di gestire la programmazione delle esigenze della mobilità sostenibile per l'intera durata degli appuntamenti calendarizzati.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si accoglie l'opportunità di esplicitare il riferimento ad apposite cabine di regia della mobilità per la gestione dei grandi eventi. Non si accoglie tuttavia la richiesta di elencare gli attori coinvolti in tali cabine, in quanto non afferente alla scala di Piano.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 243 al termine del paragrafo "Linee strategiche", aggiungere " In relazione ai grandi eventi attrattori di pubblico (quali ad es. Settimana della moda, Salone e Fuorisalone, etc.) sarà opportuno prevedere una regia organizzativa che si faccia carico di gestire la programmazione delle esigenze della mobilità sostenibile per l'intera durata degli appuntamenti calendarizzati.

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_09	(Municipio 5) Deliberazione n. 46 del 02/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4 Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Come da testo da inserire

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Metropolitana	Si propone altresì di far convergere su di un'unica tessera elettronica dei vari sistemi di mobilità integrata pubblica (mezzi di superficie, metropolitana, car sharing comunale, bike sharing, parcheggi) con possibilità di acquisto e rinnovo degli abbonamenti on line, presso i bancomat, i parcometri intelligenti o tramite il pagamento diretto dal conto corrente. La tessera andrà di fatto a sostituire gli attuali biglietti (abbattendo i costi di stampa) e sarà disponibile per ogni cittadino o turista pagando una caparra rimborsabile se restituita, così come già accade in numerose città europee come Londra.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con i contenuti del Piano, tuttavia l'osservante propone modifiche di dettaglio che non possono essere accolte nel Pums in quanto non afferiscono alla scala di programmazione dello stesso. Si ritiene invece di accogliere il riferimento alla possibilità di far convergere su un unico supporto (tessera, smartphone, altro), le diverse componenti della mobilità.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 243 dopo le parole "servizi presenti sul territorio", aggiungere "cercando, ove possibile, di far convergere su di un unico supporto i vari sistemi di mobilità".

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_03	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4 Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"L'opzione promossa dal PUMS è di rendere sempre più aderente la struttura tariffaria all'effettivo uso dei servizi di mobilità da parte dei differenti segmenti di domanda". "[...]"	oltre che di fornire all'utente un unico supporto elettronico nel quale far convergere i diversi sistema di mobilità integrata pubblica (mezzi di superficie, metropolitana, car sharing comunale, bike sharing, parcheggi) con possibilità di acquisto e rinnovo degli abbonamenti online, presso i bancomat, i parcometri intelligenti o tramite internet banking su modello di quanto già in uso in altre città europee (come Londra con la Oyster Card).

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con i contenuti del Piano, tuttavia l'osservante propone modifiche di dettaglio che non possono essere accolte nel PUMS in quanto non afferiscono alla scala di programmazione dello stesso. Si ritiene invece di accogliere il riferimento alla possibilità di far convergere su un unico supporto (tessera, smartphone, altro), le diverse componenti della mobilità.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 243 dopo le parole "servizi presenti sul territorio", aggiungere "cercando, ove possibile, di far convergere su di un unico supporto i vari sistemi di mobilità".

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_02	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4 Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Risparmio della stampa su carta e promozione di un unico sistema di acquisto dei servizi

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Dopo la parola "Metropolitana"	Si propone altresì di far convergere su di un'unica tessera elettronica dei vari sistemi di mobilità integrata pubblica (mezzi di superficie, metropolitana, car sharing comunale, bike sharing, parcheggi) con possibilità di acquisto e rinnovo degli abbonamenti on line, presso i bancomat, i parcometri intelligenti o tramite il pagamento diretto dal conto corrente. La tessera andrà di fatto a sostituire gli attuali biglietti (abbattendo i costi di stampa) e sarà disponibile per ogni cittadino o turista pagando una caparra rimborsabile se restituita, così come già accade in numerose città europee come Londra

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con i contenuti del Piano, tuttavia l'osservante propone modifiche di dettaglio che non possono essere accolte nel Piano. Si ritiene invece di accogliere il riferimento alla possibilità di far convergere su un unico supporto (tessera, smartphone, altro), le diverse componenti della mobilità. Si propone tuttavia di inserire le modifiche non nel paragrafo indicato dall'osservante, bensì in quello relativo al governo della domanda di mobilità.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 243, nelle linee strategiche, dopo le parole "servizi presenti sul territorio", aggiungere "cercando, ove possibile, di far convergere su di un unico supporto i vari sistemi di mobilità".

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_11	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Il tema della riduzione del traffico e della gestione dell'offerta di sosta, letto nella sua accezione positiva, è anche quello della necessità di restituire accessibilità agli spazi pubblici.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
L'incremento della sosta regolamentata porta alla razionalizzazione degli spazi e alla conseguente riduzione degli spazi liberi, in linea con gli obiettivi del PGTU, nel quale si definisce la regolamentazione della sosta come uno strumento efficace per ottenere miglioramenti in termini di offerta stradale e per il miglioramento degli spazi urbani.	In piena coerenza con i principi sopra espressi, per quanto concerne la sosta irregolare va ribadita la necessità di intervenire affinché le prassi di tolleranza sulla sosta illegale (es. marciapiedi, parterre alberati, isole spartitraffico e simili) vengano eliminate, applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte (Polizia Locale).

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano tuttavia si propone l'inserimento nel capitolo 7.4.1 "Sosta - Linee Strategiche".

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 245, dopo il testo "...anche attraverso forme di contingentamento dei permessi rilasciati." aggiungere la seguente frase: "In piena coerenza con i principi sopra espressi, per quanto concerne la sosta irregolare va ribadita la necessità di intervenire affinché le prassi di tolleranza sulla sosta illegale (es. marciapiedi, parterre alberati, isole spartitraffico e simili) vengano eliminate, applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte."

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b> 089_01	<b>Osservante</b> (Comune di Milano) Direttore di Area Attività Produttive e Commercio - Paolo Giuseppe Seris	<b>Numero di protocollo</b> 450573/2017	<b>Data e ora del protocollo</b> 09/10/2017 11:10:00
--------------------------------------	--	--	---

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b> 7.4.1 Sosta	<b>Operazione</b> Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
--------------------------------	--

<b>Motivazione</b> Al fine di individuare una strategia per il riordino della sosta dei veicoli a servizio dei mercati.
--

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b> Dopo la frase "...sosta per operatori della logistica " Aggiungere testo come segue: , per artigiani e manutentori, sosta per gli operatori dei mercati scoperti.
------------------------	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano. Tuttavia per la prima parte si preferisce per la definizione delle categorie permettere un approfondimento successivo, utilizzando una dicitura più generica quale "mezzi ritenuti essenziali allo svolgimento dell'attività lavorativa (a titolo indicativo artigiani e manutentori)" che si ripropone anche in altra parte del testo; per la seconda parte il testo si integra con quanto accolto alla osservazione 89_02.
---

<b>Modifica proposta</b> A pagina 245, la frase: "sosta per residenti, sosta di lunga durata per motivi di lavoro e studio, sosta a rotazione rapida, sosta per operatori della logistica, sosta per diversamente abili." si modifica con la frase: "sosta per residenti, sosta di lunga durata per motivi di lavoro e studio, sosta a rotazione rapida, sosta per operatori della logistica e per mezzi ritenuti essenziali allo svolgimento dell'attività lavorativa (a titolo indicativo artigiani e manutentori), sosta per gli operatori dei mercati scoperti, sosta per diversamente abili." E il titolo sottolineato " <u>Sosta per operatori della logistica, per artigiani e manutentori.</u> " si sostituisce con " <u>Sosta per operatori della logistica e dei mezzi ritenuti essenziali allo svolgimento dell'attività lavorativa.</u> "
--

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
118_14	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Nella regolamentazione delle aree che circondano i mercati si ritiene necessario individuare una strategia per il riordino della sosta dei veicoli a servizio dei mercati stessi. Il Piano ovviamente non può indicare lo strumento in maniera dettagliata ma è opportuno che fornisca un indirizzo in tal senso estendendo agli operatori modalità di regolamentazione "smart" .

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Sosta per operatori della logistica, per artigiani e manutentori	E per gli operatori dei mercati scoperti.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere Parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano. L'indicazione tuttavia si ritiene accolta con la formulazione dell'accoglimento dell'osservazione 89_02

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 245, la frase " sosta per residenti, sosta di lunga durata per motivi di lavoro e studio, sosta a rotazione rapida, sosta per operatori della logistica, sosta per diversamente abili. SI modifica con la frase "sosta per residenti, sosta di lunga durata per motivi di lavoro e studio, sosta a rotazione rapida, sosta per operatori della logistica, per artigiani e manutentori, sosta per gli operatori dei mercati scoperti, sosta per diversamente abili."

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_20	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Considerare l'occupazione della carreggiata stradale da parte dei motoveicoli come unica possibilità di sosta su strada, appare limitante e congestionante dello spazio pubblico. Il Municipio 1 ritiene vi sia la possibilità di riorganizzare lo spazio pubblico, qualora servisse, ridefinendo l'assetto di porzioni di quote di marciapiede dedicate, con accesso diretto dalla strada (come indicato in successiva osservazione n. 21).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Prevedere nel tempo la rimozione di tutte le aree di sosta per motoveicoli dai marciapiedi, spostandole in carreggiate e creare i nuovi stalli in carreggiata"	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è coerente con le linee guida del Piano che vede nella regolamentazione della sosta di auto e moto, uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano (cfr Cap. 7.4.1). Tuttavia le indicazioni di maggiore dettaglio saranno valutate ed eventualmente recepite nella redazione dei piani di settore.</p> <p>Con Deliberazione n.20 del 13/09/2018 Prot. N. 0397250/2018 del 14/09/2018 il Municipio 1 ha chiesto di riformulare la controdeduzione all'osservazione precedentemente non accolta. La nuova proposta chiede di adottare misure per la regolamentazione della sosta dei motoveicoli sui marciapiedi, ritenendone necessaria la rimozione e l'eventuale conservazione solo a condizione che tale soluzione non comprometta la circolazione dei pedoni. La nuova formulazione, rispetto alla precedente, pur ribadendo l'obiettivo generale, specifica con chiarezza che eventuali stalli di sosta sul marciapiede potranno essere realizzati solo a condizione che non si determinino condizioni di conflitto con la circolazione pedonale.</p> <p>Pertanto, al paragrafo 7.4.1 si chiede di integrare il testo con la seguente frase "prevedere nel tempo la rimozione di tutte le aree di sosta per motoveicoli dai marciapiedi, creando nuovi stalli in carreggiata o razionalizzando le aree di sosta su marciapiedi, laddove questi siano di dimensioni sufficienti, ed abbiano accessibilità degli stalli nel rispetto del CdS"</p>

***Modifica proposta***

Al paragrafo 7.4.1, pagina 245, sostituire l'ultimo punto dell'elenco puntato con il seguente testo:  
“prevedere nel tempo la rimozione di tutte le aree di sosta per motoveicoli dai marciapiedi, creando nuovi stalli in carreggiata o razionalizzando le aree di sosta su marciapiedi, laddove questi siano di dimensioni sufficienti, ed abbiano accessibilità degli stalli non in conflitto con il transito pedonale”.

***Note***

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_22	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 1 individua come prioritario favorire la mobilità su due ruote, garantendo al contempo aree di sosta regolare e misure per il contenimento della velocità di tali veicoli.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali. Contestualmente dovrà essere incentivata l'offerta di parcheggi per moto tramite convenzioni con autorimesse, anche private, che possono ottimizzare la gestione degli spazi dedicando spazi non utilizzabili dalle auto.	"Il progressivo incremento del numero di ciclomotori e motocicli richiede di procedere ad individuare misure che determinino: * la individuazione di ulteriori corsie e/o vie a traffico limitato a trasporto pubblico, ciclomotori e motocicli, velocipedi"; * la individuazione di ulteriori — rilevanti nel numero — stalli sosta per motocicli-ciclomotori, anche con utilizzazione dei marciapiedi di sufficienti dimensioni, cui accedere con accompagnamento dei mezzi a mano, richiedendo al contempo una modifica del CdS che consenta sempre la sosta sui marciapiedi"; * la individuazione di presidi volti alla riduzione della velocità di ciclomotori e motocicli, attraverso interventi strutturali viari o a mezzo controllo elettronico."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le linee guida del PUMS che vede nella regolamentazione della sosta, sia auto che moto, uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.  Con Deliberazione n.20 del 13/09/2018 Prot. N. 0397250/2018 del 14/09/2018 il Municipio 1 dà atto della necessità di riformulare l'osservazione precedentemente non accolta. La nuova proposta chiede di adottare misure per la regolamentazione della sosta dei motoveicoli sui marciapiedi, ritenendone necessaria la rimozione e l'eventuale conservazione solo a condizione che tale soluzione non

comprometta la circolazione dei pedoni. La nuova formulazione, rispetto alla precedente, pur ribadendo l'obiettivo generale, specifica con chiarezza che eventuali stalli di sosta sul marciapiede potranno essere realizzati solo a condizione che non si determinino condizioni di conflitto con la circolazione pedonale.

Pertanto, al paragrafo 7.4.1.1 Scenario PUMS, si chiede di sostituire il testo "Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali. Contestualmente dovrà essere incentivata l'offerta di parcheggi per moto tramite convenzioni con autorimesse, anche private, che possono ottimizzare la gestione degli spazi dedicando spazi non utilizzabili dalle auto" con il testo "Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali, identificando al contempo apposite aree di sosta per ciclomotori e motoveicoli anche su marciapiedi laddove siano di dimensioni sufficienti per la salvaguardia della mobilità pedonale, nel rispetto del CdS"

**Modifica proposta**

A pagina 248, nel sottoparagrafo "Macroambito 1: entro la Cerchia dei Bastioni" nel sesto punto dell'elenco puntato di secondo livello, dopo le parole: "a difesa degli spazi pedonali", dopo il punto inserire la seguente frase: "Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali, identificando al contempo apposite aree di sosta per ciclomotori e motoveicoli anche su marciapiedi laddove siano di dimensioni sufficienti per la salvaguardia della mobilità pedonale, nel rispetto del Codice della Strada"

**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
076_01	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457884/2017	09/10/2017 08:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Come già ribadito dalla nostra associazione attraverso le osservazioni alla fase di VAS del Piano, il 9 agosto 2013, deve essere chiaramente stabilito che le strade sono spazi pubblici condivisi dei cittadini tutti e che l'utilizzo della strada pubblica per la sosta di veicoli privati non è un diritto, bensì una concessione. Concessione che se viene accordata gratuitamente attraverso permessi ai soli residenti, sebbene in maniera "contingentata" crea iniquità rispetto a chi è sprovvisto di tale permesso. Ecco perché riteniamo che la sosta privata su spazi pubblici debba essere a pagamento per tutti, anche per chi risiede in prossimità di quello spazio, pur prevedendo forme di agevolazione (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La sosta residenziale deve vedere una forma di garanzia tendenzialmente decrescente con il crescere del numero dei veicoli per nucleo familiare. Qualora si optasse per una tariffazione di tale componente, si dovranno individuare forme di compensazione tra l'eventuale tariffazione della sosta residenziale, a partire dal secondo veicolo per nucleo familiare, individuabili in una corrispondente scontistica per l'acquisto di titoli di abbonamento annuale al trasporto pubblico o eventuali crediti di mobilità per altre forme di mobilità sostenibile; o i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti; [...] o anche la sosta di moto e ciclomotori dovrà essere progressivamente sottoposta a forme [...] di regolazione e controllo, utilizzando le modalità rese possibili dalla moderna tecnologia e in funzione della parallela evoluzione normativa senza prevedere forme di pagamento, almeno fino al 2024.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•la sosta residenziale su spazi pubblici deve essere a pagamento per tutti, pur prevedendo forme di agevolazione per i residenti (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento)</li> <li>•anche la sosta di moto e ciclomotori deve essere sottoposta a pagamento</li> </ul>

## ESITO PROPOSTO

### **Esito**

Si propone di

**Accogliere parzialmente**

### **Valutazione tecnica**

L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano, tuttavia si propone una nuova formulazione per la necessità di omogeneizzare il testo, in risposta ad osservazioni analoghe. Il secondo punto dell'osservazione, che riguarda il pagamento delle moto, non è recepita in quanto sono già previste forme di regolazione e controllo. Le tempistiche indicate nel testo, che ha recepito un emendamento, saranno comunque valutate con gli strumenti attuativi.

### **Modifica proposta**

A pagina 248, capitolo 7.4.1.1, paragrafo "Macroambito 1", si sostituisce il punto 5 dell'elenco puntato di secondo livello, con la seguente riformulazione: " I permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi potranno essere regolamentati, considerando il rapporto tra il numero di auto e il numero di patenti all'interno del nucleo familiare;"

### **Note**



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
076_02	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457884/2017	09/10/2017 08:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Come già ribadito dalla nostra associazione attraverso le osservazioni alla fase di VAS del Piano, il 9 agosto 2013, deve essere chiaramente stabilito che le strade sono spazi pubblici condivisi dei cittadini tutti e che l'utilizzo della strada pubblica per la sosta di veicoli privati non è un diritto, bensì una concessione. Concessione che se viene accordata gratuitamente attraverso permessi ai soli residenti, sebbene in maniera "contingentata" crea iniquità rispetto a chi è sprovvisto di tale permesso. Ecco perché riteniamo che la sosta privata su spazi pubblici debba essere a pagamento per tutti, anche per chi risiede in prossimità di quello spazio, pur prevedendo forme di agevolazione (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La sosta residenziale deve vedere una forma di garanzia tendenzialmente decrescente con il crescere del numero dei veicoli per nucleo familiare. Qualora si optasse per una tariffazione di tale componente, si dovranno individuare forme di compensazione tra l'eventuale tariffazione della sosta residenziale, a partire dal secondo veicolo per nucleo familiare, individuabili in una corrispondente scontistica per l'acquisto di titoli di abbonamento annuale al trasporto pubblico o eventuali crediti di mobilità per altre forme di mobilità sostenibile;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• il rilascio dei permessi per i residenti è gratuito per la sola prima auto del nucleo familiare, mentre quello per le successive è a pagamento con tariffe crescenti;</li> <li>• il numero di permessi rilasciati non è contingentato;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la sosta residenziale su spazi pubblici deve essere a pagamento per tutti, pur prevedendo forme di agevolazione per i residenti (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento)</li> <li>• anche la sosta di moto e ciclomotori deve essere sottoposta a pagamento</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

***Valutazione tecnica***

Si veda motivazione adottata alla osservazione 076\_01

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
076_03	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457884/2017	09/10/2017 08:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Come già ribadito dalla nostra associazione attraverso le osservazioni alla fase di VAS del Piano, il 9 agosto 2013, deve essere chiaramente stabilito che le strade sono spazi pubblici condivisi dei cittadini tutti e che l'utilizzo della strada pubblica per la sosta di veicoli privati non è un diritto, bensì una concessione. Concessione che se viene accordata gratuitamente attraverso permessi ai soli residenti, sebbene in maniera "contingentata" crea iniquità rispetto a chi è sprovvisto di tale permesso. Ecco perché riteniamo che la sosta privata su spazi pubblici debba essere a pagamento per tutti, anche per chi risiede in prossimità di quello spazio, pur prevedendo forme di agevolazione (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Asse commerciali, anche di modeste estensioni e periferici ma con forte presenza di sosta irregolare: inserimento di un adeguato (da determinare caso per caso) numero di stalli a rotazione pura a pagamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la sosta residenziale su spazi pubblici deve essere a pagamento per tutti, pur prevedendo forme di agevolazione per i residenti (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento)</li> <li>• anche la sosta di moto e ciclomotori deve essere sottoposta a pagamento</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 076_01

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
083_01	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457872/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Come già ribadito dalla nostra associazione attraverso le osservazioni alla fase di VAS del Piano, il 9 agosto 2013, deve essere chiaramente stabilito che le strade sono spazi pubblici condivisi dei cittadini tutti e che l'utilizzo della strada pubblica per la sosta di veicoli privati non è un diritto, bensì una concessione. Concessione che se viene accordata gratuitamente attraverso permessi ai soli residenti, sebbene in maniera "contingentata" crea iniquità rispetto a chi è sprovvisto di tale permesso. Ecco perché riteniamo che la sosta privata su spazi pubblici debba essere a pagamento per tutti, anche per chi risiede in prossimità di quello spazio, pur prevedendo forme di agevolazione (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La sosta residenziale deve vedere una forma di garanzia tendenzialmente decrescente con il crescere del numero dei veicoli per nucleo familiare. Qualora si optasse per una tariffazione di tale componente, si dovranno individuare forme di compensazione tra l'eventuale tariffazione della sosta residenziale, a partire dal secondo veicolo per nucleo familiare, individuabili in una corrispondente scontistica per l'acquisto di titoli di abbonamento annuale al trasporto pubblico o eventuali crediti di mobilità per altre forme di mobilità sostenibile; o i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti; [...] o anche la sosta di moto e ciclomotori dovrà essere progressivamente sottoposta a forme [...] di regolazione e controllo, utilizzando le modalità rese possibili dalla moderna tecnologia e in funzione della parallela evoluzione normativa senza prevedere forme di pagamento, almeno fino al 2024.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la sosta residenziale su spazi pubblici deve essere a pagamento per tutti, pur prevedendo forme di agevolazione per i residenti (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento)</li> <li>• anche la sosta di moto e ciclomotori deve essere sottoposta a pagamento</li> </ul>

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Accogliere parzialmente**

***Valutazione tecnica***

Si veda motivazione adottata alla osservazione 076\_01.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
083_02	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457872/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Come già ribadito dalla nostra associazione attraverso le osservazioni alla fase di VAS del Piano, il 9 agosto 2013, deve essere chiaramente stabilito che le strade sono spazi pubblici condivisi dei cittadini tutti e che l'utilizzo della strada pubblica per la sosta di veicoli privati non è un diritto, bensì una concessione. Concessione che se viene accordata gratuitamente attraverso permessi ai soli residenti, sebbene in maniera "contingentata" crea iniquità rispetto a chi è sprovvisto di tale permesso. Ecco perché riteniamo che la sosta privata su spazi pubblici debba essere a pagamento per tutti, anche per chi risiede in prossimità di quello spazio, pur prevedendo forme di agevolazione (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La sosta residenziale deve vedere una forma di garanzia tendenzialmente decrescente con il crescere del numero dei veicoli per nucleo familiare. Qualora si optasse per una tariffazione di tale componente, si dovranno individuare forme di compensazione tra l'eventuale tariffazione della sosta residenziale, a partire dal secondo veicolo per nucleo familiare, individuabili in una corrispondente scontistica per l'acquisto di titoli di abbonamento annuale al trasporto pubblico o eventuali crediti di mobilità per altre forme di mobilità sostenibile;</p> <p>il rilascio dei permessi per i residenti è gratuito per la sola prima auto del nucleo familiare, mentre quello per le successive è a pagamento con tariffe crescenti;</p> <p>il numero di permessi rilasciati non è contingentato;</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la sosta residenziale su spazi pubblici deve essere a pagamento per tutti, pur prevedendo forme di agevolazione per i residenti (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento)</li> <li>• anche la sosta di moto e ciclomotori deve essere sottoposta a pagamento</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

***Valutazione tecnica***

Si veda motivazione adottata alla osservazione 076\_01.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
083_03	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457872/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Come già ribadito dalla nostra associazione attraverso le osservazioni alla fase di VAS del Piano, il 9 agosto 2013, deve essere chiaramente stabilito che le strade sono spazi pubblici condivisi dei cittadini tutti e che l'utilizzo della strada pubblica per la sosta di veicoli privati non è un diritto, bensì una concessione. Concessione che se viene accordata gratuitamente attraverso permessi ai soli residenti, sebbene in maniera "contingentata" crea iniquità rispetto a chi è sprovvisto di tale permesso. Ecco perché riteniamo che la sosta privata su spazi pubblici debba essere a pagamento per tutti, anche per chi risiede in prossimità di quello spazio, pur prevedendo forme di agevolazione (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Asse commerciali, anche di modeste estensioni e periferici ma con forte presenza di sosta irregolare: inserimento di un adeguato (da determinare caso per caso) numero di stalli a rotazione pura a pagamento</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• la sosta residenziale su spazi pubblici deve essere a pagamento per tutti, pur prevedendo forme di agevolazione per i residenti (ad esempio uno sconto per la prima auto per nucleo familiare in abbonamento)</li> <li>• anche la sosta di moto e ciclomotori deve essere sottoposta a pagamento</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
<p>Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span></p>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Si veda motivazione adottata alla osservazione 076_01</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_36	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
occorre liberare lo spazio pubblico dall'occupazione dei veicoli privati, anche disincentivando l'acquisto dell'auto privata

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
I permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti; [...]	Il rilascio dei permessi per i residenti è gratuito per la sola prima auto del nucleo familiare, mentre quello per le successive è a pagamento con tariffe crescenti;

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 076_01

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
061_04	(Massa marmocchi Milano) Cofondatore - Marco Mazzei	452510/2017	08/10/2017 17:18:52

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

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

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
I permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti;	I permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi saranno a pagamento con tariffe crescenti;

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 076_01

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_03	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La modalità del rilascio dei permessi per i residenti nel macroambito 1, come scritto attualmente nel testo, non è per nulla chiara: da un lato sembra contraddire l'affermazione che la sosta residenziale deve vedere una forma di garanzia decrescente con il crescere del numero dei veicoli per nucleo familiare, dall'altro lato non appare in linea con quanto previsto per i residenti dei macroambiti 2 e 3. Per questo si ritiene opportuno riformulare il punto e renderlo coerente con quanto previsto per i macroambiti 2 e 3.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
I permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare mentre per le auto successive i permessi saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti.	Il rilascio dei permessi per i residenti è gratuito per la sola prima auto del nucleo familiare mentre quello per le successive è a pagamento con tariffe crescenti.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 076_01

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_21	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
come da deliberazione di Consiglio di Municipio n°7 del 22/11/2016, al fine di favorire la sosta dei residenti, equilibrata nelle vie di confine tra un sottoambito e un altro.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire dopo la frase "riservata residenti (stalli gialli), da mantenersi per le sole strade particolarmente fragili da difendere dalla circolazione automobilistica e dai circuiti di ricerca della sosta, ovvero per i luoghi dove il conflitto tra residenti e altri utenti è più forte (per esempio i luoghi del loisir nelle ore serali);" come un ulteriore punto	" • Nelle aree a confine tra diversi sottoambiti di sosta vengono create zone ove sia consentita la sosta ai residenti in possesso dell'uno e dell'altro pass, a cominciare dai viali dei Bastioni e proseguendo per le vie radiali di confine tra i sottoambiti 3.4,5,6,7. "

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le linee guida del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano tuttavia, indicazioni di maggiore dettaglio saranno valutate ed eventualmente recepite nella fase attuativa al fine di una sempre maggiore tutela dei residenti. Pertanto si propone una modifica del testo proposto per renderlo coerente con il livello strategico del Piano e viene inserito nelle strategie generali della sosta residenziale.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 245, capitolo 7.4.1, si introduce dopo "...domanda che dovrà trovare nel nuovo PUP (Programma Urbano Parcheggi) una adeguata quantificazione e collocazione." la seguente frase: "Infine nella definizione degli ambiti di regolamentazione della sosta residenziale si devono introdurre, nelle aree di confine, laddove la domanda lo richieda e a partire dalle aree più centrali, flessibilità di utilizzo finalizzate a ridurre i flussi di ricerca di sosta per esempio assegnando la riserva contestuale per residenti in due ambiti contigui."

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_07	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Necessità di rimodulare gli ambiti di sosta

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Considerata l'estensione delle strisce blu a pagamento in tutta la città, verranno realizzate, nelle vie site nei pressi dei confini degli ambiti di sosta, delle zone cuscinetto. Le "zone cuscinetto" consisterebbero in una sosta promiscua che permette il parcheggio ai possessori dei tagliandi di ambedue gli ambiti confinanti, come già realizzato nell'area di sosta che divide viale Brianza. In tal modo potremo diminuire i problemi di sosta dei cittadini che abitano in prossimità dei confini degli ambiti.</p> <p>Infine si effettuerà una rimodulazione della regolamentazione della sosta creando ambiti più ampi.</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Due grandi ambiti di sosta: il primo costituito dall'intero 1 e il secondo comprendente tutte e municipalità dalla 2 alla 9. Chi risiede nella municipalità 1 potrà parcheggiare gratuitamente in tutti i quartieri di Milano senza alcuna distinzione attraverso l'emissione di un apposito tagliando. Chi risiede nelle altre municipalità potrà parcheggiare gratuitamente nelle municipalità dalla 2 alla 9 attraverso l'emissione di un apposito tagliando.</li><li>2. Rimozione delle strisce gialle per la sosta sostituendole con le strisce blu in tutta la città</li><li>3. Estensione degli orari per la sosta a pagamento dei NON residenti milanesi.</li></ol>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

**Valutazione tecnica**

La prima parte dell'osservazione è coerente con le linee guida del PUMS che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano tuttavia, indicazioni di maggiore dettaglio saranno valutate ed eventualmente recepite nella fase attuativa al fine di una sempre maggiore tutela dei residenti. Pertanto si propone una modifica del testo proposto per renderlo coerente con il livello strategico del Piano e viene inserito nelle strategie generali della sosta residenziale.

La seconda parte dell'osservazione non risulta congruente con le strategie del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano. L'introduzione di ambiti di dimensioni maggiori, non risulta efficace in relazione all'obiettivo di riduzione della pressione veicolare.

**Modifica proposta**

A pagina 245, capitolo 7.4.1, si introduce dopo "...domanda che dovrà trovare nel nuovo PUP (Programma Urbano Parcheggi) una adeguata quantificazione e collocazione." la seguente frase: "Infine nella definizione degli ambiti di regolamentazione della sosta residenziale si devono introdurre, nelle aree di confine, laddove la domanda lo richieda e a partire dalle aree più centrali, flessibilità di utilizzo finalizzate a ridurre i flussi di ricerca di sosta per esempio assegnando la riserva contestuale per residenti in due ambiti contigui."

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
031_04	Fabio Lopez Nunes	449162/2017	05/10/2017 14:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.2 Parcheggi di interscambio	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>L'indicazione di nuovi parcheggi di corrispondenza è decisamente troppo timida per essere davvero attrattiva per convincere le centinaia di migliaia di cittadini dell'hinterland a fermare l'auto all'ingresso della città. Occorre che lungo ciascuna direttrice di penetrazione urbana vi sia una dotazione analoga o superiore a quelle di Lampugnano, Cascina Gobba e Famagosta. Occorre quindi incrementare la localizzazione strategica, eventualmente perfezionabile in sede attuativa.</p> <p>Vi sono arterie, come per esempio Viale Fulvio Testi, Forlanini, Ripamonti, Lorenteggio che ne sono del tutti prive, o come Rubicone Fermi la cui dotazione è decisamente insufficiente rispetto alla domanda.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Scenario PUMS - in coda alla elencazione dei parcheggi principali	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Comasina - Fermi – Macciacchini: raddoppiare l'offerta in aree libere a Comasina e nelle aree a parcheggio di superficie attorno a via Murat</li> <li>• Fulvio Testi, altezza capolinea attuale M5</li> <li>• Forlanini, via Gatto o altra area disponibile</li> <li>• Ripamonti, capolinea attuale del tram</li> <li>• Lorenteggio (spazio da individuare, meglio se nei pressi di M4)</li> <li>• Mazzo di Rho – rendere pluripiano il parcheggio alla stazione RFI Rho Fiera e collegarlo alla rete autostradale</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
I nuovi parcheggi di interscambio indicati nel Piano sono stati individuati lungo le linee di forza esistenti o di progetto..Si ritiene tuttavia di integrare il testo del Piano in accoglimento parziale dell'osservazione introducendo la necessità, laddove possibile di ampliamento e razionalizzazione dell'esistente.

<b>Modifica proposta</b>
<p>Cap. 7.4.1.2 a pagina 250 e 251 sostituire i due ultimi capoversi con il seguente testo: "Accanto ai programmi di realizzazione di nuove strutture, si rende inoltre necessario effettuare il pieno ripristino funzionale dei parcheggi di interscambio esistenti e parzialmente inutilizzabili, oltre che individuare, laddove possibile e funzionale all'assolvimento della domanda presente, spazi di ampliamento e integrazione delle strutture esistenti per esempio a Comasina, Rho Fiera, Forlanini".</p>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_05	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.2 Parcheggi di interscambio	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Necessario prevedere e realizzare un grande parcheggio multipiano a Rogoredo, nodo ferroviario di primo livello e stazione porta dove devono fermare tutti i treni, anche AV, realizzando un interscambio completo. Tale parcheggio era già stato studiato sull'area autoparco dell'Anas , opportunamente da rilocalizzare in zona meno urbanizzata.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Necessario prevedere e realizzare un grande parcheggio multipiano a Rogoredo, nodo ferroviario di primo livello e stazione porta dove devono fermare tutti i treni, anche AV, realizzando un interscambio completo. Tale parcheggio era già stato studiato sull'area autoparco dell'Anas , opportunamente da rilocalizzare in zona meno urbanizzata.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano promuove lo spostamento dell'interscambio prioritariamente verso i capolinea più esterni in previsione con i prolungamenti delle linee metropolitane. Si ritiene comunque in linea con le strategie recepire l'indicazione di realizzare anche interscambi più urbani a servizio di talune funzioni insediate. Pertanto si propone di recepire l'osservazione ma modificandola per renderla coerente con il livello di pianificazione del Piano che non prevede tale dettaglio e estendendola a una strategia più generale.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 250, al termine del secondo capoverso, di seguito al testo emendato, dopo le parole: "alternativa all'automobile", aggiungere: "come per esempio le stazioni metropolitane/ferroviaria di Rogoredo e l'attuale capolinea M5 di Bignami".

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_23	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 1 ha nel proprio documento programmatico la progressiva inibizione del Centro storico ai mezzi privati dei cittadini non residenti, favorendo l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale e di altri mezzi più sostenibili.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	"• Nel processo di blocco progressivo dei mezzi inquinanti si costruiscono le condizioni per la chiusura dell'area compresa all'interno della Cerchia dei Navigli (con limite nord su foro Buonaparte) alle automobili dei cittadini non residenti, anche in relazione al progetto di apertura dei Navigli, ai cantieri in atto per la nuova linea M4 e alla sua futura entrata in esercizio, fattori che porteranno inevitabilmente ad una generale revisione del sistema della mobilità nel Centro storico e in particolare della sua porzione più interna."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con gli indirizzi di piano. Tuttavia si modifica la forma del testo per renderla coerente con in capitolo in cui si inserisce e si introduce il concetto espresso in motivazione relativo ai veicoli più sostenibili.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 255 cap. 7.4.2.1 al termine del capitolo si aggiunge la frase: "Nel processo di blocco progressivo dei mezzi inquinanti in Area C, si costruiscono le condizioni per una maggiore limitazione della circolazione nell'area compresa all'interno della Cerchia dei Navigli (con limite nord su Foro Buonaparte e con riserva ai residenti), anche in relazione al progetto di riapertura dei Navigli e al futuro esercizio della nuova linea M4. Tali fattori porteranno inevitabilmente ad una generale

revisione del sistema della mobilità nel Centro storico e in particolare della sua porzione più interna, favorendo l'utilizzo del Trasporto Pubblico Locale e motorizzazioni più sostenibili quali quelle elettriche.”

**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
095_03	(Assimpredil Ance) Presidente - Marco Libero Benedetto Dettori	457929/2017	09/10/2017 11:19:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.2 LEZ (Low Emission Zone)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>La ZTL e in futuro la LEZ hanno l'obiettivo comune di migliorare la qualità dell'aria e tale misura è pienamente condivisa anche dal settore edile. Già da tempo le imprese, molto grazie anche alle risorse economiche messe a disposizione da Comune di Milano e Regione Lombardia, si sono attivate per far installare sui propri veicoli filtri anti-particolato. Tuttavia a causa della contingente crisi del settore, molte imprese con autocarri di classe diesel Euro 4 ancora in ottime condizioni, non hanno la forza economica necessaria per sostituire l'intero parco veicolare. E' fondamentale quindi che l'Amministrazione comunale prenda in considerazione l'adozione di specifiche deroghe almeno per le imprese edili che operano in cantieri posti all'interno della ZTL e per le attività di manutenzione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>[...] la ZTL "LEZ" al confine comunale potrà costituire l'occasione per una revisione complessiva e semplificazione della regolamentazione comunale della circolazione dei veicoli industriali pesanti, con unificazione entro quest'ambito delle attuali norme (ad esempio ZTL "autotreni e autoarticolati"), ed adozione di specifiche regole per categorie veicolari, quali i bus turistici o i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose, rispetto alle quali Milano non si è ancora dotata di una normativa specifica;</p>	<p>[...] la ZTL "LEZ" al confine comunale potrà costituire l'occasione per una revisione complessiva e semplificazione della regolamentazione comunale della circolazione dei veicoli industriali pesanti, con unificazione entro quest'ambito delle attuali norme (ad esempio ZTL "autotreni e autoarticolati"), ed adozione di specifiche regole e opportune deroghe per categorie veicolari, quali i bus turistici o i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose o i veicoli impiegati nei cantieri edili e nelle attività di manutenzione, rispetto alle quali Milano non si è ancora dotata di una normativa specifica;</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Si ritiene legittimo ed opportuno che anche i veicoli impiegati nei cantieri edili e nelle attività di manutenzione -al pari delle altre categorie di veicoli di servizio per cui è previsto - possano accedere ad analoghe e specifiche regole. Non si accoglie la parte relativa alla proposta di deroghe in quanto l'introduzione a priori delle stesse non compatibili con gli obiettivi della misura.</p>

***Modifica proposta***

A pagina 258 nel paragrafo "Scenario PUMS" dopo la frase "..specifiche regole per categorie veicolari, quali i bus turistici o i veicoli adibiti al trasporto di merci pericolose" aggiungere "o i veicoli impiegati nei cantieri edili e nelle attività di manutenzione".

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_06	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Potenziamento Car Sharing - Si chiede l'effettiva estensione del servizio ai comuni della Città metropolitana, comprendendo in particolare i comuni del Rhodense, con le medesime modalità di funzionamento previste per la Città di Milano. In particolare si segnala di aver già dato disponibilità per l'individuazione di un luogo baricentrico per il Comune di Cornaredo dove effettuare il "fine corsa"

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tutte le considerazioni sopra esposte sostengono quindi l'opportunità di uno sviluppo dell'arete di car sharing, prevedendone l'ampliamento del sistema in ambito metropolitano e in particolare, in una prima fase, verso i comuni del nord (Monza e la fascia di ColognoMonzese, Vimodrone, Sesto San Giovanni, Bresso, Cinisello Balsamo, Cusano Milanino, Cormano, Novate M.), oltre che verso bacini quali Segrate/Peschiera, San Donato Milanese - San Giuliano Milanese, Assago - Rozzano - Opera - Locate - Pieve - Basiglio, Buccinasco - Corsico - Cesano B. - Cusago - Settimo M. - Cornaredo - Bareggio, e Rho - Pero - Arese - Baranzate	Tale estensione dovrà essere effettuata contemplando le medesime modalità di funzionamento previste per la Città di Milano.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione viene parzialmente accolta in quanto la tendenza espressa dall'amministrazione comunale è quella di voler equiparare le condizioni del servizio di car sharing urbano a quello che verrà esteso ai comuni della Città Metropolitana. Tuttavia, stante la differente conformazione dei territori oggetto di possibile estensione, le condizioni di attuazione del servizio dovranno essere valutate in appositi studi di dettaglio e pertanto non si accoglie l'obbligo di omogeneizzazione delle condizioni a prescindere da tali valutazioni. Si modifica il testo proposto dall'osservante rendendolo meno prescrittivo.

***Modifica proposta***

A pagina 263 dopo le parole "quali Segrate/Peschiera, San Donato Milanese - San Giuliano Milanese, Assago – Rozzano – Opera – Locate – Pieve - Basiglio, Buccinasco – Corsico - Cesano B. – Cusago - Settimo M. – Cornaredo -Bareggio, e Rho– Pero – Arese - Baranzate", aggiungere "Tale estensione dovrà essere effettuata cercando, laddove possibile, di riproporre le medesime modalità di funzionamento previste per la città di Milano".

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
082_01	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	457899/2017	09/10/2017 10:04:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La città di Milano, come anticipato nel capitolo di analisi della domanda, è interessata da spostamenti urbani e da importanti relazioni di scambio con i comuni esterni.</p>	<p>All'interno dello scenario PUMS l'auto in condivisione rappresenta un'opzione favorita al fine di ampliare l'offerta di servizi in sharing e la loro complementarità con altri sistemi quali trasporto pubblico e bicicletta. Per tale motivo si renderebbe necessario che ogni stazione ferroviaria all'interno del Comune di Milano, di proprietà di FerrovieNord, sia dotata di una struttura di bike-sharing e di veicoli elettrici in sharing, proporzionali al numero di utilizzatori della stazione, al fine di promuovere l'intermodalità della mobilità sostenibile a zero impatto ambientale.</p> <p>Per quanto riguarda le stazioni ferroviarie relative ai comuni della città metropolitana di Milano, sempre di proprietà di FerrovieNord, sarebbe altresì utile che anche quest'ultime siano dotate almeno di colonnine per l'erogazione di ricarica elettrica ed eventualmente di veicoli a conduzione elettrica in sharing al fine di permettere ai lavoratori pendolari di raggiungere quotidianamente la propria azienda in modo sostenibile abbinando l'utilizzo del treno ad un veicolo a zero emissioni e condividendo eventualmente tale azione con altri colleghi, che effettuano la stessa tratta. Tale soluzione permetterebbe una riduzione rilevante della congestione stradale nei percorsi più utilizzati, per uscire dalla città di Milano (tangenziale, autostrada etc.), e dei livelli di emissione di Co2 e di polveri sottili presenti nell'aria.</p>

**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

**Accogliere parzialmente**

**Valutazione tecnica**

L'osservazione è in linea con gli obiettivi di piano si prevedono aree in cui concentrare i servizi di sharing. Tuttavia non si ritiene di limitare alle sole stazioni di FNM e non si reputa utile alla trattazione introdurre le specificazioni di obiettivo proposte dall'osservante che sono già espresse in altre parti del piano. Pertanto il testo proposto viene adeguato.

**Modifica proposta**

A pag. 236 cap. 7.4.3.1 dopo la frase che si conclude con "...-Pero – Arese – Baranzate." si aggiunge la seguente frase:

"Al fine di ampliare l'offerta di servizi in sharing e la loro complementarietà con il sistema di trasporto pubblico è auspicabile che stazioni e fermate del Servizio Ferroviario Regionale, ubicate sia all'interno del Comune di Milano, sia nei comuni della Città Metropolitana, siano dotate di tali servizi, con particolare attenzione al car sharing a trazione elettrica, accompagnato dalla realizzazione di colonnine di ricarica pubbliche."

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
086_01	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	463655/2017	09/10/2017 10:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La città di Milano, come anticipato nel capitolo di analisi della domanda, è interessata da spostamenti urbani e da importanti relazioni di scambio con i comuni esterni.</p>	<p>All'interno dello scenario PUMS l'auto in condivisione rappresenta un'opzione favorita al fine di ampliare l'offerta di servizi in sharing e la loro complementarietà con altri sistemi quali trasporto pubblico e bicicletta. Per tale motivo si renderebbe necessario che ogni stazione ferroviaria all'interno del Comune di Milano, di proprietà di FerrovieNord, sia dotata di una struttura di bike-sharing e di veicoli elettrici in sharing, proporzionali al numero di utilizzatori della stazione, al fine di promuovere l'intermodalità della mobilità sostenibile a zero impatto ambientale.</p> <p>Per quanto riguarda le stazioni ferroviarie relative ai comuni della città metropolitana di Milano, sempre di proprietà di FerrovieNord, sarebbe altresì utile che anche quest'ultime siano dotate almeno di colonnine per l'erogazione di ricarica elettrica ed eventualmente di veicoli a conduzione elettrica in sharing al fine di permettere ai lavoratori pendolari di raggiungere quotidianamente la propria azienda in modo sostenibile abbinando l'utilizzo del treno ad un veicolo a zero emissioni e condividendo eventualmente tale azione con altri colleghi, che effettuano la stessa tratta. Tale soluzione permetterebbe una riduzione rilevante della congestione stradale nei percorsi più utilizzati, per uscire dalla città di Milano (tangenziale, autostrada etc.), e dei livelli di emissione di Co2 e di polveri sottili presenti nell'aria.</p>

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Accogliere parzialmente**

***Valutazione tecnica***

Si veda motivazione addotta alla osservazione 082\_01.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
103_04	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460644/2017	09/10/2017 11:36:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Offrire più alternative al traffico pendolare di lavoratori che quotidianamente si recano a Milano.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Occorre sviluppare il cosiddetto car pooling aziendale, cioè la possibilità che più dipendenti di una stessa azienda facciano il percorso casa/lavoro con la stessa auto. Pertanto il Comune di Milano deve sottoporre ai mobility manager delle aziende milanesi un piano di incentivi per le aziende che favoriscono tale modalità, in particolare mettendo a disposizione delle aree di sosta protette all'interno dei parcheggi ATM o dei parcheggi a sosta controllata per chi sceglie questa modalità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione risulta in linea con i contenuti del Piano relativamente alla necessità di sviluppare servizi di mobilità sostenibile quali ad esempio il car pooling, ma si modifica la formulazione rendendola coerente con il testo del Piano e la si colloca in un diverso capitolo rispetto a quello indicato. Non si accoglie la richiesta di sottoporre alle aziende un possibile piano di incentivi poiché demandato a specifici progetti di dettaglio.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 263, dopo il quinto punto dell'elenco puntato, aggiungerne un sesto così formulato "forme di car pooling ad esempio mettendo a disposizione delle aree di sosta dedicate, su strada e all'interno di parcheggi in struttura, o introducendo specifici permessi per coloro i quali scelgono questa modalità".

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_08	(Municipio 5) Deliberazione n. 46 del 02/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.3 Mobilità elettrica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Come da testo da inserire

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“interscambio”	“Lo sviluppo della mobilità elettrica necessita di una, ad oggi quasi del tutto non declinata, visione sulla nuova mobilità prossima futura, occorrerà prevedere un piano infrastrutturale ed uno promozionale, di supporto e sviluppo alla mobilità elettrica. “occorrerà altresì che A2A promuova, reclamizzandone la convenienza, ed estenda, aumentando le colonnine, il servizio di ricarica, e-moving senza aumentare le attuali vantaggiose tariffe”

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione viene parzialmente accolta in quanto si condivide la proposta di rafforzare nel PUMS la necessità di un piano per la promozione, supporto e sviluppo alla Mobilità Elettrica. Non si accoglie invece il riferimento ad A2A in quanto non afferente alla scala di programmazione del PUMS. Si precisa che l'osservante chiede di inserire la propria modifica nel paragrafo 4.7 che tuttavia si riferisce allo stato di fatto. Per tale ragione, si propone di introdurre la modifica al paragrafo 7.4.3.3.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 267 al termine del paragrafo "Scenario Pums" aggiungere, la seguente frase "L'espansione della mobilità elettrica sarà accompagnata da un piano promozionale, di supporto e sviluppo".

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
082_02	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	457899/2017	09/10/2017 10:04:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il PUMS promuove la diffusione dei servizi in sharing anche attraverso il sostegno di:	<ul style="list-style-type: none"><li>politiche di comunicazione per la promozione della mobilità sostenibile verso i ragazzi di età compresa tra i 15 e 25 anni. Nello specifico, sarebbe utile dotare le Autoscuole di guida del Comune di Milano di almeno un veicolo 100% a conduzione elettrica con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione dei futuri neo-patentati sulle problematiche dell'inquinamento atmosferico e incentivarne al tempo stesso l'utilizzo di tali veicoli, attraverso servizi di car-sharing eco-sostenibili. Inoltre sarebbe utile a tale scopo, l'organizzazione di giornate dedicate alla mobilità sostenibile e al mondo del trasporto elettrico, attraverso l'organizzazione di conferenze e incontri con specialisti, garantirebbe un maggior coinvolgimento informativo dei cittadini sui benefici e vantaggi del trasporto elettrico.</li></ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione viene parzialmente accolta in quanto risulta coerente con le politiche del piano. Tuttavia, non si accoglie l'indicazione di dotare ciascuna scuola guida di almeno un veicolo elettrico, in quanto non afferisce alla scala di programmazione del PUMS.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 267, al termine del paragrafo "Mobilità Aziendale (aziende, professionisti)", aggiungere un nuovo paragrafo "Sensibilizzazione dei futuri utenti. Il piano prevede di istituire politiche di comunicazione per la promozione della mobilità sostenibile verso i ragazzi di età compresa tra i 15 e 25 anni, anche in collaborazione con le Autoscuole presenti sul territorio, con l'obiettivo di sensibilizzare

l'opinione dei futuri neo-patentati sulle problematiche dell'inquinamento atmosferico e incentivarne al tempo stesso l'utilizzo di tali veicoli, attraverso servizi di car-sharing eco-sostenibili. Inoltre risulta utile a tale scopo, l'organizzazione di giornate dedicate alla mobilità sostenibile e al mondo del trasporto elettrico, attraverso l'organizzazione di conferenze e incontri con specialisti, che garantirebbe un maggior coinvolgimento informativo dei cittadini sui benefici e vantaggi del trasporto elettrico."

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
086_02	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	463655/2017	09/10/2017 10:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il PUMS promuove la diffusione dei servizi in sharing anche attraverso il sostegno di:	<ul style="list-style-type: none"> <li>politiche di comunicazione per la promozione della mobilità sostenibile verso i ragazzi di età compresa tra i 15 e 25 anni. Nello specifico, sarebbe utile dotare le Autoscuole di guida del Comune di Milano di almeno un veicolo 100% a conduzione elettrica con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione dei futuri neo' patentati sulle problematiche dell'inquinamento atmosferico e incentivarne al tempo stesso l'utilizzo di tali veicoli, attraverso servizi di car-sharing eco-sostenibili. Inoltre sarebbe utile a tale scopo, l'organizzazione di giornate dedicate alla mobilità sostenibile e al mondo del trasporto elettrico, attraverso l'organizzazione di conferenze e incontri con specialisti, garantirebbe un maggior coinvolgimento informativo dei cittadini sui benefici e vantaggi del trasporto elettrico.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 082_02.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_03	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Il testo propone una riflessione in merito al rapporto ideale tra popolazione e numero di punti di ricarica. Si chiede un'integrazione del testo contestualizzandolo rispetto alla innovata situazione tecnologica (supercharge) e normativa.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Per raggiungere l'obiettivo fissato al 2020, Il fabbisogno di infrastruttura di ricarica (secondo il documento di avanzamento del piano di sviluppo della mobilità elettrica sulla base della normativa Grenelle) si attesterebbe, per ogni 100.000 abitanti, intorno a circa 800 punti, suddivisi tra rete pubblica e rete privata. Per Milano quindi si tratterebbe di un fabbisogno di ricariche elettriche al 2020 di circa 10.400 punti di ricarica totali, di cui:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 9.360 punti di ricarica privati (aziendali, centri commerciali, parcheggi, autorimesse, e box/cortili privati);</li> <li>• 1.040 punti di ricarica su suolo pubblico. La quota relativa alla rete pubblica dovrà prevedere circa 946 punti di ricarica lenta su strada (suddivisi su 158 luoghi di ricarica con almeno 6 punti per ogni luogo) e 94 punti di ricarica veloce (suddivisi su 46 luoghi di ricarica con almeno 2 punti di ricarica per ogni luogo).</li> </ul>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si concorda con l'estensore dell'osservazione che sia opportuno eliminare riferimenti specifici alla distinzione tra punti di ricarica lenti e veloci, rimandando tale questione alle fasi attuative.



Si ritiene tuttavia indispensabile mantenere il riferimento al numero complessivo di infrastrutture di ricarica che dovranno essere installate ai sensi della normativa vigente. Pertanto si propone una modifica del testo dell'osservazione.

**Modifica proposta**

A pagina 266 al sotto paragrafo "Infrastruttura di ricarica pubblica e privata" sostituire tutto il primo capoverso e i due seguenti punti dell'elenco puntato come segue: "Per raggiungere l'obiettivo fissato al 2020, il fabbisogno di infrastruttura di ricarica (secondo il documento di avanzamento del piano di sviluppo della mobilità elettrica sulla base della normativa Grenelle) si attesterebbe, per ogni 100.000 abitanti, intorno a circa 800 punti, suddivisi tra rete pubblica e rete privata. Per Milano quindi si tratterebbe di un fabbisogno di ricariche elettriche al 2020 di circa 10.400 punti di ricarica totali, di cui:

- 9.360 punti di ricarica privati (aziendali, centri commerciali, parcheggi, autorimesse, e box/cortili privati);
- 1.040 punti di ricarica su suolo pubblico. La quota relativa alla rete pubblica sarà puntualmente individuata in base all'evoluzione tecnologica in essere al momento dell'installazione".

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_04	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Rispetto al parco veicoli dei taxi, già oggi ampiamente riconvertito all'ibrido, si chiede di valutare l'opportunità di prevedere forme di incentivo per l'acquisto di taxi elettrici o la previsione di nuove licenze solo per veicoli elettrici.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tra gli interventi finalizzati a riconvertire i mezzi di trasporto pubblico (taxi e bus) si perseguono azioni di incoraggiamento all'acquisto di taxi ibridi ricaricabili, anche attraverso la concessione di nuove licenze, nonché l'obbligo per i gestori di TPL di convertire progressivamente la flotta verso modelli elettrici/ibridi	Tra gli interventi finalizzati a riconvertire i mezzi di trasporto pubblico (taxi e bus) vi è l'obbligo per i gestori di TPL di convertire progressivamente la flotta verso modelli elettrici, anche attraverso la concessione di nuove licenze solo per chi utilizza mezzi elettrici.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si condivide la richiesta di evidenziare ulteriormente la volontà di convertire i mezzi pubblici verso modelli a basso impatto ambientale. Non si accoglie invece la richiesta di rendere esclusiva la modalità elettrica (eliminando il riferimento presente nel piano ai veicoli ibridi).

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 268 del capitolo 7.4.3.3 nel paragrafo "Taxi e parco veicoli TPL", sostituire la frase "Tra gli interventi finalizzati a riconvertire i mezzi di trasporto pubblico (taxi e bus) si perseguono azioni di incoraggiamento all'acquisto di taxi ibridi ricaricabili, anche attraverso la concessione di nuove licenze, nonché l'obbligo per i gestori di TPL di convertire progressivamente la flotta verso modelli elettrici/ibridi," con "Tra gli interventi finalizzati a riconvertire i mezzi di trasporto pubblico (taxi e bus) si perseguono azioni di incoraggiamento all'acquisto di taxi elettrici o ibridi ricaricabili, anche attraverso la concessione di nuove licenze, nonché l'obbligo per i gestori di TPL di convertire progressivamente la flotta verso modelli elettrici/ibridi,"

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
088_01	(Federmetano) Presidente - Licia Balboni	453110/2017	09/10/2017 10:50:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.4 Carburanti alternativi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'attuale formulazione del paragrafo "7.4.3.4 Carburanti alternativi" non mette – a nostro avviso - adeguatamente in luce i vantaggi legati all'utilizzo dei veicoli a metano e gpl nelle aree urbane e non prevede alcuna forma di agevolazione per questi veicoli. Specialmente nella transizione verso la mobilità elettrica, l'autotrazione a gas (gas naturale e gpl) rappresenta una soluzione consolidata, efficace e immediatamente attuabile per ridurre i livelli di inquinamento nelle aree urbane.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Scenario PUMS</p> <p>Il PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno sviluppare e migliorare la rete di distribuzione di carburanti alternativi, nell'ambito di specifici strumenti pianificatori, al fine di incentivarne la diffusione sul territorio, attraverso le seguenti principali linee di indirizzo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• garantire una adeguata capillarità individuando a tal fine una metodologia e dei criteri specifici per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti alternativi;</li> <li>• promuovere un'integrata pianificazione tra i punti di ricarica elettrica e quelli</li> <li>• garantire un'offerta appropriata non solo in termini quantitativi ma anche qualitativi, realizzando e/o adeguando gli impianti anche con servizi accessori all'utente.</li> </ul>	<p>Dopo la frase: L'incentivazione nell'utilizzo di carburanti alternativi può costituire un importante elemento per concorrere all'estensione della mobilità sostenibile sul territorio, contestualmente alle politiche proposte sulla mobilità elettrica. La Direttiva 2014/94/UE, e il Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 con cui essa è stata recepita a livello nazionale, individuano nel gas naturale (CNG, LNG, biometano) e nel gpl per autotrazione, oltre che nella trazione elettrica, nell'idrogeno ecc., soluzioni valide da potenziare e agevolare per centrare gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento in base a un approccio di neutralità tecnologica. I carburanti gassosi sono i combustibili più puliti ed economici oggi disponibili sul mercato. L'utilizzo dei carburanti gassosi permette ridotte emissioni di particolato e SOx (praticamente zero) e basse emissioni di NOx e CO2 (per il GNC meno 23% rispetto al funzionamento a benzina e meno 15% rispetto al funzionamento a gasolio per i veicoli commerciali). Inoltre, i carburanti gassosi sono soluzioni già disponibili a prezzi accessibili, sia in termini di prezzo all'acquisto che di TCO, grazie al costo di gestione contenuto rispetto ai combustibili tradizionali. Il metano, poi, sia in forma di gas compresso che di gas liquefatto, è una fonte rinnovabile e programmabile grazie al biometano. L'autotrazione a carburanti gassosi consente una riduzione delle emissioni con un esborso inferiore</p>

	<p>rispetto ad altre tecnologie non ancora competitive in termini di prezzo e autonomia di utilizzo. Risulta quindi importante agevolare adeguatamente l'utilizzo di queste soluzioni in modo da massimizzare i vantaggi che esse possono dare in termini di riduzione dei livelli d'inquinamento atmosferico. Scenario PUMS II PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno agevolare l'utilizzo dei veicoli alimentati con combustibili gassosi (CNG, LNG, GPL) con le seguenti misure: • una esenzione dei canoni di sosta in aree a pagamento; • esenzione dal ticket di accesso all'area C; • agevolazione per la distribuzione delle merci (es. orari di carico/scarico).</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> <p>Si condivide la necessità di esplicitare il riferimento ai gas naturali/gpl tra i carburanti alternativi, in aderenza al Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016. Non si accoglie invece la richiesta di esenzione per detta categoria del pagamento del ticket Area C in quanto tale agevolazione è stata applicata ai veicoli elettrici che, essendo ad oggi in numero ridotto, non inficiano con lo scopo di Area C, ovvero la riduzione della congestione.</p>
---

<b>Modifica proposta</b> <p>A pagina 268 del paragrafo 7.4.3.4 Carburanti alternativi, dopo "utilizzo di carburanti alternativi", aggiungere la frase "quali ad esempio Gas Naturale e GPL".</p>
---

<b>Note</b> <p>- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione</p>
---

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
104_01	(ANFIA Ass. Naz. Filiera Industria Automobilistica) Presidente - Aurelio Nervo	457926/2017	09/10/2017 11:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.4 Carburanti alternativi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'attuale formulazione del paragrafo "7.4.3.4 Carburanti alternativi" non mette – a nostro avviso - adeguatamente in luce i vantaggi legati all'utilizzo dei veicoli a metano e gpl nelle aree urbane e non prevede alcuna forma di agevolazione per questi veicoli. Specialmente nella transizione verso la mobilità elettrica, l'autotrazione a gas (gas naturale e gpl) rappresenta una soluzione consolidata, efficace e immediatamente attuabile per ridurre i livelli di inquinamento nelle aree urbane.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Scenario PUMS</p> <p>Il PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno sviluppare e migliorare la rete di distribuzione di carburanti alternativi, nell'ambito di specifici strumenti pianificatori, al fine di incentivarne la diffusione sul territorio, attraverso le seguenti principali linee di indirizzo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• garantire una adeguata capillarità individuando a tal fine una metodologia e dei criteri specifici per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti alternativi;</li> <li>• promuovere un'integrata pianificazione tra i punti di ricarica elettrica e quelli</li> <li>• garantire un'offerta appropriata non solo in termini quantitativi ma anche qualitativi, realizzando e/o adeguando gli impianti anche con servizi accessori all'utente.</li> </ul>	<p>Dopo la frase: L'incentivazione nell'utilizzo di carburanti alternativi può costituire un importante elemento per concorrere all'estensione della mobilità sostenibile sul territorio, contestualmente alle politiche proposte sulla mobilità elettrica. La Direttiva 2014/94/UE, e il Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 con cui essa è stata recepita a livello nazionale, individuano nel gas naturale (CNG, LNG, biometano) e nel gpl per autotrazione, oltre che nella trazione elettrica, nell'idrogeno ecc., soluzioni valide da potenziare e agevolare per centrare gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento in base a un approccio di neutralità tecnologica. I carburanti gassosi sono i combustibili più puliti ed economici oggi disponibili sul mercato. L'utilizzo dei carburanti gassosi permette ridotte emissioni di particolato e SOx (praticamente zero) e basse emissioni di NOx e CO2 (per il GNC meno 23% rispetto al funzionamento a benzina e meno 15% rispetto al funzionamento a gasolio per i veicoli commerciali). Inoltre, i carburanti gassosi sono soluzioni già disponibili a prezzi accessibili, sia in termini di prezzo all'acquisto che di TCO, grazie al costo di gestione contenuto rispetto ai combustibili tradizionali. Il metano, poi, sia in forma di gas compresso che di gas liquefatto, è una fonte rinnovabile e programmabile grazie al biometano.</p>

	<p>L'autotrazione a carburanti gassosi consente una riduzione delle emissioni con un esborso inferiore rispetto ad altre tecnologie non ancora competitive in termini di prezzo e autonomia di utilizzo. Risulta quindi importante agevolare adeguatamente l'utilizzo di queste soluzioni in modo da massimizzare i vantaggi che esse possono dare in termini di riduzione dei livelli d'inquinamento atmosferico. Scenario PUMS II PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno agevolare l'utilizzo dei veicoli alimentati con combustibili gassosi (CNG, LNG, GPL) con le seguenti misure: • una esenzione totale dei canoni di sosta in aree a pagamento; • esenzione totale dal ticket di accesso all'area C; • agevolazione per la distribuzione delle merci (es. orari di carico/scarico).</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione addotta alla osservazione 088_01.	
<b>Modifica proposta</b>	
<b>Note</b>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
121_01	(Anigas) Presidente - Bruno Tani	455791/2017	09/10/2017 12:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.4 Carburanti alternativi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'attuale formulazione del paragrafo "7.4.3.4 Carburanti alternativi" non mette - a nostro avviso - adeguatamente in luce i vantaggi legati all'utilizzo dei veicoli a metano e gpl nelle aree urbane e non prevede alcuna forma di agevolazione per questi veicoli. Specialmente nella transizione verso la mobilità elettrica, l'autotrazione a gas (gas naturale e gpl) rappresenta una soluzione consolidata, efficace e immediatamente attuabile per ridurre i livelli di inquinamento nelle aree urbane.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Scenario PUMS</p> <p>Il PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno sviluppare e migliorare la rete di distribuzione di carburanti alternativi, nell'ambito di specifici strumenti pianificatori, al fine di incentivarne la diffusione sul territorio, attraverso le seguenti principali linee di indirizzo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•garantire una adeguata capillarità individuando a tal fine una metodologia e dei criteri specifici per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti alternativi;</li> <li>•promuovere un'integrata pianificazione tra i punti di ricarica elettrica e quelli</li> <li>•garantire un'offerta appropriata non solo in termini quantitativi ma anche qualitativi, realizzando e/o adeguando gli impianti anche con servizi accessori all'utente.</li> </ul>	<p>Dopo la frase: L'incentivazione nell'utilizzo di carburanti alternativi può costituire un importante elemento per concorrere all'estensione della mobilità sostenibile sul territorio, contestualmente alle politiche proposte sulla mobilità elettrica.</p> <p>Inserire: La Direttiva 2014/94/UE, e il Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 con cui essa è stata recepita a livello nazionale, individuano nel gas naturale (CNG, LNG, biometano) e nel gpl per autotrazione, oltre che nella trazione elettrica, nell'idrogeno ecc., soluzioni valide da potenziare e agevolare per centrare gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento in base a un approccio di neutralità tecnologica. I carburanti gassosi sono i combustibili più puliti ed economici oggi disponibili sul mercato. L'utilizzo dei carburanti gassosi permette ridotte emissioni di particolato e SOX (praticamente zero) e basse emissioni di NOx e CO2: (per il GNC meno 23% rispetto al funzionamento a benzina e meno 15% rispetto al i funzionamento a gasolio per i veicoli commerciali). Inoltre, i carburanti gassosi sono soluzioni già disponibili a prezzi accessibili, sia in termini di prezzo all'acquisto che di TCO, grazie al costo di gestione contenuto rispetto ai i combustibili tradizionali. Il metano, poi, sia in forma di gas compresso che di gas liquefatto, è una fonte rinnovabile e programmabile grazie al biometano. L'autotrazione a carburanti gassosi consente una riduzione delle emissioni con un esborso inferiore rispetto ad altre tecnologie non</p>

	<p>ancora competitive in termini di prezzo e autonomia di utilizzo. Risulta quindi importante agevolare adeguatamente l'utilizzo di queste soluzioni in modo da massimizzare i vantaggi che esse possono dare in termini di riduzione dei livelli d'inquinamento atmosferico. Scenario PUMS II PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno agevolare l'utilizzo dei veicoli alimentati con combustibili gassosi (CNG, LNG, GPL) con le seguenti misure: • una esenzione (o riduzione del 50%) dei canoni di sosta in aree a pagamento; • esenzione (in alternativa, riduzione al 25%) dal ticket di accesso all'area C; • agevolazione per la distribuzione delle merci (es. orari di carico/scarico).</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 088_01.	
<b>Modifica proposta</b>	
<b>Note</b>	



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
128_01	(Federchimica/Assogasliquidi) Direttore - Rita Caroselli	455821/2017	09/10/2017 12:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.4 Carburanti alternativi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'attuale formulazione del paragrafo "7.4.3.4 Carburanti alternativi" non mette — a nostro avviso - adeguatamente in luce i vantaggi legati all'utilizzo dei veicoli a metano e gpl nelle aree urbane e non prevede alcuna forma di agevolazione per questi veicoli. Specialmente nella transizione verso la mobilità elettrica, l'autotrazione a gas (gas naturale e gpl) rappresenta una soluzione consolidata, efficace e immediatamente attuabile per ridurre i livelli di inquinamento nelle aree urbane.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Scenario PUMS</p> <p>Il PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno sviluppare e migliorare la rete di distribuzione di carburanti alternativi, nell'ambito di specifici strumenti pianificatori, al fine di incentivarne la diffusione sul territorio, attraverso le seguenti principali linee di indirizzo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>•garantire una adeguata capillarità individuando a tal fine una metodologia e dei criteri specifici per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti alternativi;</li> <li>•promuovere un'integrata pianificazione tra i punti di ricarica elettrica e quelli....</li> </ul> <p>garantire un'offerta appropriata non solo in termini quantitativi ma anche qualitativi, realizzando e/o adeguando gli impianti anche con servizi accessori all'utente.</p>	<p>Dopo la frase: L'incentivazione nell'utilizzo di carburanti alternativi può costituire un importante elemento per concorrere all'estensione della mobilità sostenibile sul territorio, contestualmente alle politiche proposte sulla mobilità elettrica.</p> <p>Inserire: La Direttiva 2014/94/UE, e il Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 con cui essa è stata recepita a livello nazionale, individuano nel gas naturale (CNG, LNG, biometano) e nel gpl per autotrazione, oltre che nella trazione elettrica, nell'idrogeno ecc., soluzioni valide da potenziare e agevolare per centrare gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento in base a un approccio di neutralità tecnologica. I carburanti gassosi sono i combustibili più puliti ed economici oggi disponibili sul mercato. L'utilizzo dei carburanti gassosi permette ridotte emissioni di particolato e SOX (praticamente zero) e basse emissioni di NOx e CO2: (per il GNC meno 23% rispetto al funzionamento a benzina e meno 15% rispetto al i funzionamento a gasolio per i veicoli commerciali). Inoltre, i carburanti gassosi sono soluzioni già disponibili a prezzi accessibili, sia in termini di prezzo all'acquisto che di TCO, grazie al costo di gestione contenuto rispetto ai i combustibili tradizionali. Il metano, poi, sia in forma di gas compresso che di gas liquefatto, è una fonte rinnovabile e programmabile grazie al biometano. L'autotrazione a carburanti gassosi consente una riduzione delle emissioni con un esborso inferiore rispetto ad altre tecnologie non</p>

	<p>ancora competitive in termini di prezzo e autonomia di utilizzo. Risulta quindi importante agevolare adeguatamente l'utilizzo di queste soluzioni in modo da massimizzare i vantaggi che esse possono dare in termini di riduzione dei livelli d'inquinamento atmosferico. Scenario PUMS II PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno agevolare l'utilizzo dei veicoli alimentati con combustibili gassosi (CNG, LNG, GPL) con le seguenti misure: • una esenzione (o riduzione del 50%) dei canoni di sosta in aree a pagamento; • esenzione (in alternativa, riduzione al 25%) dal ticket di accesso all'area C; • agevolazione per la distribuzione delle merci (es. orari di carico/scarico).</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 088_01.	
<b>Modifica proposta</b>	
<b>Note</b>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
134_01	(Assogasmetano) Presidente - Paolo Vettori	457932/2017	09/10/2017 13:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.4 Carburanti alternativi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'attuale formulazione del paragrafo "7.4.3.4 Carburanti alternativi" non mette – a nostro avviso - adeguatamente in luce i vantaggi legati all'utilizzo dei veicoli a metano e gpl nelle aree urbane e non prevede alcuna forma di agevolazione per questi veicoli. Specialmente nella transizione verso la mobilità elettrica, l'autotrazione a gas (gas naturale e gpl) rappresenta una soluzione consolidata, efficace e immediatamente attuabile per ridurre i livelli di inquinamento nelle aree urbane.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Scenario PUMS</p> <p>Il PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno sviluppare e migliorare la rete di distribuzione di carburanti alternativi, nell'ambito di specifici strumenti pianificatori, al fine di incentivarne la diffusione sul territorio, attraverso le seguenti principali linee di indirizzo:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• garantire una adeguata capillarità individuando a tal fine una metodologia e dei criteri specifici per la localizzazione degli impianti di distribuzione dei carburanti alternativi;</li> <li>• promuovere un'integrata pianificazione tra i punti di ricarica elettrica e quelli</li> <li>• garantire un'offerta appropriata non solo in termini quantitativi ma anche qualitativi, realizzando e/o adeguando gli impianti anche con servizi accessori all'utente.</li> </ul>	<p>Dopo la frase: L'incentivazione nell'utilizzo di carburanti alternativi può costituire un importante elemento per concorrere all'estensione della mobilità sostenibile sul territorio, contestualmente alle politiche proposte sulla mobilità elettrica. La Direttiva 2014/94/UE, e il Decreto Legislativo n. 257 del 16 dicembre 2016 con cui essa è stata recepita a livello nazionale, individuano nel gas naturale (CNG, LNG, biometano) e nel gpl per autotrazione, oltre che nella trazione elettrica, nell'idrogeno ecc., soluzioni valide da potenziare e agevolare per centrare gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento in base a un approccio di neutralità tecnologica. I carburanti gassosi sono i combustibili più puliti ed economici oggi disponibili sul mercato. L'utilizzo dei carburanti gassosi permette ridotte emissioni di particolato e SOx (praticamente zero) e basse emissioni di NOx e CO2 (per il GNC meno 23% rispetto al funzionamento a benzina e meno 15% rispetto al funzionamento a gasolio per i veicoli commerciali). Inoltre, i carburanti gassosi sono soluzioni già disponibili a prezzi accessibili, sia in termini di prezzo all'acquisto che di TCO, grazie al costo di gestione contenuto rispetto ai combustibili tradizionali. Il metano, poi, sia in forma di gas compresso che di gas liquefatto, è una fonte rinnovabile e programmabile grazie al biometano. L'autotrazione a carburanti gassosi consente una riduzione delle emissioni con un esborso inferiore</p>

	<p>rispetto ad altre tecnologie non ancora competitive in termini di prezzo e autonomia di utilizzo. Risulta quindi importante agevolare adeguatamente l'utilizzo di queste soluzioni in modo da massimizzare i vantaggi che esse possono dare in termini di riduzione dei livelli d'inquinamento atmosferico. Scenario PUMS II PUMS, in linea con quanto previsto nell'ambito delle specifiche direttive dell'Unione Europea nonché degli strumenti normativi e pianificatori/programmatori di Regione Lombardia, ritiene opportuno agevolare l'utilizzo dei veicoli alimentati con combustibili gassosi (CNG, LNG, GPL) con le seguenti misure: • una esenzione dei canoni di sosta in aree a pagamento; • esenzione dal ticket di accesso all'area C; • agevolazione per la distribuzione delle merci (es. orari di carico/scarico).</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 088_01.	
<b>Modifica proposta</b>	
<b>Note</b>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_26	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.4 Carburanti alternativi	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Il Municipio I individua essenziale la promozione dell'uso di mezzi elettrici, con l'obiettivo della riduzione delle emissioni inquinanti, attraverso incentivi e migliori servizi accessori. Ritiene altresì opportuna la dotazione di tali mezzi di strumenti sonori che avvisino del trãnsito i pedoni (essendo elevato il rischio che tali mezzi non vengano percepiti nel transito).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	"Va promosso l'acquisto, l'uso e la sicurezza di mezzi elettrici, in particolare a due ruote (velocipedi, ciclomotori, motocicli) attraverso: - incentivi per l'acquisto; - aree di ricarica diffuse; - dotazione di impianti sonori sui mezzi per la individuazione da parte dei pedoni (anche attraverso richiesta di modifica del Codice della Strada)."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano. Possibili incentivi verranno pianificati e definiti nell'ambito degli appositi strumenti attuativi.</p> <p>Con Deliberazione n.20 del 13/09/2018 Prot. N. 0397250/2018 del 14/09/2018 il Municipio 1 ha chiesto di riformulare la controdeduzione all'osservazione, precedentemente non accolta, per renderla coerente alla scala di programmazione del piano.</p> <p>Pertanto, chiede di integrare il testo al paragrafo 7.4.3.4 Scenario PUMS aggiungendo un punto all'elenco puntato "• Promuovere azioni che incentivino l'uso del mezzo elettrico (velocipedi, ciclomotori, motocicli), anche con, a titolo esemplificativo, incentivi per l'acquisto dei veicoli e l'installazione di punti ricarica"</p>

<b>Modifica proposta</b>
Integrare il testo al paragrafo 7.4.3.4 Scenario PUMS, pagina 268, aggiungendo un quarto punto all'elenco puntato:

- Promuovere azioni che favoriscano l'uso del mezzo elettrico (velocipedi, ciclomotori, motocicli), anche con, a titolo esemplificativo, incentivi per la diffusione dei veicoli e l'installazione di punti ricarica.

**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_10	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La possibile introduzione della ZTL Merci a Milano deve essere attentamente valutata rispetto agli impatti sulle imprese, e di conseguenza deve prevedere diverse modalità applicative che andranno definite sulla base delle implicazioni operative per le imprese localizzate a Milano e per quelle localizzate esternamente e rispetto a diverse tipologie di trasporto, quali: 1) distribuzione merci al dettaglio/GDO/e-commerce; 2) trasporto beni strumentali di veicoli di servizio; 3) trasporto materie prime/semilavorati/prodotti finiti di imprese produttive.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Potranno inoltre prevedere finestre dedicate ... circolazione dei mezzi destinati al trasporto delle merci pericolose.	In ogni caso la possibile introduzione della ZTL Merci a Milano deve essere attentamente valutata rispetto agli impatti sulle imprese, e di conseguenza deve prevedere diverse modalità applicative che andranno definite sulla base delle implicazioni operative per le imprese localizzate a Milano e per quelle localizzate esternamente e rispetto a diverse tipologie di trasporto, quali: 1) distribuzione merci al dettaglio/GDO/e-commerce; 2) trasporto beni strumentali di veicoli di servizio; 3) trasporto materie prime/semilavorati/prodotti finiti di imprese produttive.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione può essere recepita parzialmente modificando il testo con la sola dicitura "L'introduzione della ZTL Merci a Milano sarà attentamente valutata rispetto agli impatti sulle imprese, prevedendo diverse modalità applicative che andranno definite sulla base delle implicazioni operative per le imprese localizzate a Milano e per quelle localizzate esternamente e rispetto a diverse tipologie di trasporto." Non si ritiene invece necessario individuare in maniera dettagliata le specifiche diverse tipologie di trasporto proposte, che afferiscono a scelte di fase attuativa.

***Modifica proposta***

A pagina 275 del paragrafo 7.4.4. alla fine del sotto paragrafo "Sistema integrato per la gestione del trasporto merci in ambito urbano - Zona a Traffico Limitato Merci", inserire la frase "L'introduzione della ZTL Merci a Milano sarà attentamente valutata rispetto agli impatti sulle imprese, prevedendo diverse modalità applicative che andranno definite sulla base delle implicazioni operative per le imprese localizzate a Milano e per quelle localizzate esternamente e rispetto a diverse tipologie di trasporto."

***Note***



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_11	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>LOGISTICA MERCI Il tema della logistica delle merci per l'area metropolitana milanese è oggi più che mai una delle questioni strategiche da affrontare e risolvere. Confcommercio Milano da anni dialoga con il Comune e con tutti i partner coinvolti per definire nuovi e moderni sistemi integrati di approvvigionamento delle merci. È di questi mesi il lungo e articolato dibattito sulla trasformazione degli scali ferroviari milanesi da tempo dismessi che ha portato alla recente firma dell'AdP tra Regione, Ferrovie dello Stato e Comune. Il PUMS deve, a nostro avviso, tener in alta considerazione questo fondamentale passaggio che nel definire il destino delle aree dismesse rappresenta una imperdibile opportunità per ridisegnare l'accesso e la distribuzione a basso impatto delle merci verso le zone centrali della città. In particolare nel documento di Visione Strategica scali ferroviari del Comune di Milano all'interno della strategia di rifunzionalizzazione della cintura ferroviaria è sottolineata l'importanza di ripensare gli scali come occasione per potenziare lo scambio modale con la logistica delle merci attraverso azioni che considerino l'insediamento di piattaforme logistiche urbane sperimentali, mediante l'individuazione di ambiti che possano svolgere il ruolo di piattaforme dell'ultimo miglio e modalità di distribuzione non inquinanti. Il riuso degli scali deve essere pertanto il momento per attuare e testare in via sperimentale nuovi modelli di mobilità sostenibile anche per il trasporto delle merci. Le aree degli scali ferroviari dismessi (o porzioni di essi) infatti vantano un'ottima localizzazione rispetto al territorio Comunale e una buona prossimità rispetto a diversi Distretti Commerciali. Si conferma fin d'ora la disponibilità di Confcommercio Milano a partecipare a tutti i momenti di lavoro che l'Amministrazione intenderà organizzare.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>In fase di stesura dell'accordo di programma tra il Comune di Milano e RFI per la riqualificazione degli Scali Ferroviari, l'Amministrazione Comunale intende specificare la vocazione logistica dello scalo di Rogoredo per la sua ubicazione semicentrale e valutata l'interconnessione con la rete ferroviaria esistente.</p> <p>Il modello funzionale di logistica urbana adottato dovrà essere improntato alla razionalizzazione, in un'ottica di sistema, della catena di distribuzione, nonché alla sostenibilità urbana, in termini generali e, in particolare ambientali. L'organizzazione dei centri di distribuzione dovrà quindi garantire elevata efficienza, rilevabile in termini di elevati coefficienti di carico, riduzione del numero di</p>	<p>In fase di stesura dell'accordo di programma tra il Comune di Milano e RFI per la riqualificazione degli Scali Ferroviari, l'Amministrazione Comunale intende specificare la vocazione logistica dello scalo di Rogoredo per la sua ubicazione semicentrale e valutata l'interconnessione con la rete ferroviaria esistente. Il modello funzionale di logistica urbana adottato dovrà essere improntato alla razionalizzazione, in un'ottica di sistema, della catena di distribuzione, nonché alla sostenibilità urbana, in termini generali e, in particolare ambientali. L'organizzazione dei centri di distribuzione dovrà quindi garantire elevata efficienza, rilevabile in termini di elevati coefficienti di carico, riduzione del numero di</p>

<p>veicoli e di parametri di percorrenza a parità di merci trasportate, riduzione dei tempi e dei costi di consegna anche a fronte dell'introduzione di una rottura di carico. Riveste un aspetto essenziale l'incentivazione all'utilizzo di flotte ecologiche e di veicoli compatibili – anche in termini dimensionali – con il contesto urbano.</p> <p>Gli operatori coinvolti dal Tavolo Logistica Milano80 hanno preso in esame la possibilità di realizzazione di due piattaforme di consolidamento dei carichi: una per la filiera agroalimentare e una multi filiera. La realizzazione delle due piattaforme sarebbe in grado di consentire un'effettiva ottimizzazione dei circuiti di distribuzione, garantendo al contempo elevati indici di carico dei veicoli, in grado di compensare gli aggravii di costo derivanti dall'introduzione di una ulteriore rottura di carico. Il raggiungimento di standard economici di efficienza del modello richiederebbe la partecipazione sia di operatori del trasporto, sia di grossisti.</p> <p>Per iniziativa di Sogemi (società partecipata del Comune di Milano), potrebbe avviarsi il processo di trasformazione ed evoluzione di una parte degli spazi dell'Ortomercato in piattaforma logistica a carattere di hub nazionale dell'intera filiera agroalimentare, da affidare ad un operatore privato esperto, sulla base di un bando di gara aperto. In questo modo si risponderebbe alle sollecitazioni che già emergono dal mercato milanese e si getterebbero le basi per un recupero di efficienza a vantaggio dell'intera collettività. Si evidenzia infatti che, allo stato attuale, i costi logistici gravano per il 30-40% sul prezzo al consumo dell'ortofrutta.</p> <p>La piattaforma potrebbe divenire il punto di riferimento per la grande distribuzione anche attraverso l'utilizzo di veicoli ecocompatibili per le consegne e costituire un modello di riferimento replicabile per altre filiere in luoghi da definire.</p>	<p>veicoli e di parametri di percorrenza a parità di merci trasportate, riduzione dei tempi e dei costi di consegna anche a fronte dell'introduzione di una rottura di carico. Riveste un aspetto essenziale l'incentivazione all'utilizzo di flotte ecologiche e di veicoli compatibili – anche in termini dimensionali – con il contesto urbano senza però escudere tutte le altre aree dismesse che potrebbero essere valutate per la localizzazione di piattaforme merci dell'ultimo miglio. Gli operatori coinvolti dal Tavolo Logistica Milano80 hanno preso in esame la possibilità di realizzazione di due piattaforme di consolidamento dei carichi: una per la filiera agroalimentare e una multi filiera. La realizzazione delle due piattaforme sarebbe in grado di consentire un'effettiva ottimizzazione dei circuiti di distribuzione, garantendo al contempo elevati indici di carico dei veicoli, in grado di compensare gli aggravii di costo derivanti dall'introduzione di una ulteriore rottura di carico. Il raggiungimento di standard economici di efficienza del modello richiederebbe la partecipazione sia di operatori del trasporto, sia di grossisti. Per iniziativa di Sogemi (società partecipata del Comune di Milano), potrebbe avviarsi il processo di trasformazione ed evoluzione di una parte degli spazi dell'Ortomercato in piattaforma logistica a carattere di hub nazionale dell'intera filiera agroalimentare, da affidare ad un operatore privato esperto, sulla base di un bando di gara aperto. In questo modo si risponderebbe alle sollecitazioni che già emergono dal mercato milanese e si getterebbero le basi per un recupero di efficienza a vantaggio dell'intera collettività. Si evidenzia infatti che, allo stato attuale, i costi logistici gravano per il 30-40% sul prezzo al consumo dell'ortofrutta. La possibile trasformazione di parte degli spazi dell'Ortomercato in piattaforma logistica dovrà essere compatibile con il piano di SOGEMI per la riqualificazione di parte degli spazi del Mercato Ortofrutticolo. La piattaforma potrebbe divenire il punto di riferimento per la grande distribuzione anche attraverso l'utilizzo di veicoli ecocompatibili per le consegne e costituire un modello di riferimento replicabile per altre filiere in luoghi da definire.</p>
---	--

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> L'osservazione evidenzia l'opportunità di non escludere che anche per altre aree dismesse possa essere valutata la localizzazione di piattaforme merci dell'ultimo miglio. L'osservazione consente di superare il testo riportato nel PUMS che fa riferimento esclusivo allo scalo di Rogoredo. Si ritiene che in coerenza con quanto definito con il testo dell'AdP "Scali ferroviari", nell'ambito della riqualificazione degli scali ferroviari, l'Amministrazione possa procedere alla valutazione circa la possibile assegnazione di aree anche a funzioni logistiche al fine di migliorare l'efficienza e la sostenibilità della distribuzione urbana delle merci, unitamente alla promozione delle iniziative private finalizzate alla realizzazione e alla gestione di centri di distribuzione e riservandosi il ruolo di soggetto regolatore. Si ritiene inoltre accettabile l'ipotesi che la possibile trasformazione di parte degli spazi dell'Ortomercato in piattaforma logistica debba essere compatibile con il piano di SOGEMI per la riqualificazione di parte degli spazi del Mercato Ortofrutticolo.
--

<b>Modifica proposta</b> A pagina 275 nel sotto paragrafo "Centri di distribuzione urbana delle merci" Sostituire il seguente capoverso: "In fase di stesura dell'accordo di programma tra il Comune di Milano e RFI per la riqualificazione degli Scali Ferroviari, l'Amministrazione Comunale intende specificare la vocazione logistica dello scalo di Rogoredo per la sua ubicazione semicentrale e valutata l'interconnessione con la rete ferroviaria esistente." con "In coerenza con l'accordo di Programma siglato, nell'ambito della riqualificazione degli scali ferroviari l'Amministrazione valuterà l'assegnazione delle aree anche a funzioni logistiche al fine di migliorare l'efficienza e la sostenibilità della distribuzione urbana delle merci." Aggiungere in coda alla frase " Si evidenzia infatti che, allo stato attuale, i costi logistici gravano per il 30-40% sul prezzo al consumo dell'ortofrutta. "la seguente frase: "La possibile trasformazione di parte degli spazi dell'Ortomercato in piattaforma logistica dovrà essere compatibile con il piano di SOGEMI per la riqualificazione di parte degli spazi del Mercato Ortofrutticolo."
---

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
048_03	(Camera dei Deputati) Deputata - Paola Carinelli	455795/2017	06/10/2017 18:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Piattaforme logistiche urbane Il piano non fornisce alcuna indicazione per l'utilizzazione degli scali ferroviari in dismissione come piattaforme logistiche urbane, in contrasto con le precise indicazioni in merito contenute nella delibera del consiglio comunale di indirizzo per l'ADP scali ferroviari, indicando una vocazione solo per Rogoredo, che non è in dismissione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Intero capitolo	Formulazione di indicazioni per l'insediamento negli scali in dismissione di piattaforme di city logistics

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere Parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione consente di perfezionare il testo riportato nel PUMS che fa riferimento esclusivo allo scalo di Rogoredo. Si ritiene che in coerenza con quanto definito con il testo dell'AdP "Scali ferroviari", nell'ambito della riqualificazione degli scali ferroviari, l'Amministrazione possa procedere alla valutazione circa la possibile assegnazione di aree anche a funzioni logistiche al fine di migliorare l'efficienza e la sostenibilità della distribuzione urbana delle merci, unitamente alla promozione delle iniziative private finalizzate alla realizzazione e alla gestione di centri di distribuzione e riservandosi il ruolo di soggetto regolatore.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 275, paragrafo "Centri di distribuzione urbana delle merci" Sostituire il secondo capoverso "In fase di stesura dell'accordo....rete ferroviaria esistente" con la seguente frase: "In coerenza con l'Accordo di Programma siglato, nell'ambito della riqualificazione degli scali ferroviari l'Amministrazione valuterà l'assegnazione delle aree anche a funzioni logistiche al fine di migliorare l'efficienza e la sostenibilità della distribuzione urbana delle merci."

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
127_03	(Comitato La Goccia) Delegato Comitato La Goccia - Gianmatteo Dradi	455761/2017	09/10/2017 12:24:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Piattaforme logistiche urbane Il piano non fornisce alcuna indicazione per l'utilizzazione degli scali ferroviari in dismissione come piattaforme logistiche urbane, in contrasto con le precise indicazioni in merito contenute nella delibera del consiglio comunale di indirizzo per l'ADP scali ferroviari, indicando una vocazione solo per Rogoredo, che non è in dismissione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Intero capitolo	Formulazione di indicazioni per l'insediamento negli scali in dismissione di piattaforme di city logistics

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 048_03.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_24	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Il traffico delle merci è articolato in 4 macrotipologie che presentano caratteristiche molto diverse e necessitano indicazioni completamente diverse su traguardi a breve, medio e lungo termine. In un'area così fortemente urbanizzata, l'attenzione al ciclo operativo della raccolta e distribuzione delle merci, necessariamente capillare, deve partire dalle modalità attuative possibili nell'ultimo miglio.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Emissioni da traffico.	<p>Il traffico delle merci è articolato in 4 macrotipologie che presentano caratteristiche e peculiarità molto diverse e ben caratterizzate (Trasporto a carico completo, ad esempio per approvvigionare supermercati e ipermercati; Servizi di consegna effettuati da produttori e commercianti per le proprie merci; Servizi operativi utilizzati per il trasporto di attrezzi e altro impiegati da artigiani domestici e non; Trasporto professionale in Conto Terzi ) e ad ogni tipo di servizio corrispondono problematiche, e quindi indicazioni completamente diverse. L'obiettivo è anche di evitare azioni emergenziali, ma mettere in atto interventi coerentemente strutturali, definiti su traguardi a breve, medio e lungo termine. In un'area così fortemente urbanizzata, l'attenzione al ciclo operativo della raccolta e distribuzione delle merci, necessariamente capillare, deve partire dalle modalità attuative possibili nell'ultimo miglio. Il comune di Milano assumere il ruolo di soggetto regolatore per definire un modello logistico che contribuisca a costruire un ambiente maggiormente vivibile e sostenibile.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

**Valutazione tecnica**

Si condivide lo spirito dell'osservazione, accogliendo la proposta di evidenziare che il Comune di Milano assume il ruolo di soggetto regolatore per definire un modello logistico che contribuisca a costruire un ambiente maggiormente vivibile e sostenibile. Il PUMS peraltro riserva all'Amministrazione il ruolo di soggetto regolatore, deputato alla individuazione del modello logistico più confacente alle esigenze del contesto milanese e allo svolgimento del ruolo di facilitatore dell'iniziativa privata in regime di libera concorrenza. Si ritiene invece ridondante, in questo punto del documento, la descrizione relativa all'articolazione del traffico merci proposta dall'osservante.

**Modifica proposta**

A pagina 269 alla fine del paragrafo "Linee strategiche" si aggiunge la frase " Il Comune di Milano assumerà il ruolo di soggetto regolatore per definire un modello logistico che contribuisca a costruire un ambiente maggiormente vivibile e sostenibile."

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
117_03	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	455815/2017	09/10/2017 12:04:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.3.1 Ripartizione modale degli spostamenti delle persone	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Vedi osservazione 1

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
7,1%	Inserire alla riga Target di piano – Bicicletta una nuova nota Testo nota : Cfr nota 82

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione integra correttamente il testo. Si ritiene tuttavia opportuno, per maggiore facilità di lettura, ripetere integralmente il testo della nota proposta all'osservazione 117_02.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 303 nella tabella 8.9, inserire alla colonna Target di piano, in corrispondenza del valore corrispondente alla voce Bicicletta" una nuova nota. Testo nota : "Il valore indicato deriva esclusivamente dalle stime quantitative effettuate attraverso il modello di trasporto utilizzato per la valutazione del Piano. Resta fermo che Il valore obiettivo generale è invece il raggiungimento e superamento del 15% di quota modale su bicicletta, previsto dalla carta di Bruxelles. Tale percentuale è da intendersi riferita alla totalità dei segmenti di spostamento compiuti, non al segmento prevalente del viaggio. Il dato in tabella deve pertanto considerarsi cautelativo perché si riferisce agli spostamenti prevalenti e alle rilevazioni condotte con metodologia che non ne consente ad oggi una adeguata valutazione. Inoltre, con l'obiettivo di affinare i modelli di trasporto, saranno effettuati censimenti mirati alla quantificazione degli spostamenti in bicicletta, allo scopo di monitorare la domanda dei ciclisti e, allo stesso tempo, gli effetti dell'attuazione del piano"

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione - Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_24	(Municipio 5) Deliberazione n. 46 del 02/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.5.9 Accessibilità alla rete della metropolitana per le persone con disabilità motorie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Le stazioni della Metropolitana dotate di ascensore sono il 45% del totale. Il Target di Piano, che si riferisce ad un periodo di 10 anni, è del 77%. Riteniamo insufficiente detto obiettivo per persone che hanno problemi di mobilità proponendo un innalzamento del target almeno al 90% in 10 anni.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tabella 8.23 Accessibilità alla rete della metropolitana per le persone con disabilità motorie • Percentuale stazioni della metropolitana dotate di ascensore TARGET DI PIANO 77%	Tabella 8.23 Accessibilità alla rete della metropolitana per le persone con disabilità motorie • Percentuale stazioni della metropolitana dotate di ascensore TARGET DI PIANO > 90%

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si condivide l'obiettivo, a tendere, di piena accessibilità della rete metropolitana, tuttavia non è possibile garantire il raggiungimento del target indicato dall'osservazione, pertanto si riconsidera il 77% non più come obiettivo ma come obiettivo minimo da raggiungere con il Piano.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 326 del capitolo 8.5.9 nella Tabella 8.23 "Accessibilità alla rete della metropolitana per le persone con disabilità motorie • Percentuale stazioni della metropolitana dotate di ascensore", nella colonna "TARGET DI PIANO": inserire il dato ">= 77%" in sostituzione del valore "77%".

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
116_05	(Municipio 6) Deliberazione n. 45 del 05/10/2017	450303/2017	09/10/2017 12:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.8 Valutazione di compatibilità dello scenario PUMS base con il progetto di parziale riapertura dei navigli	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Aggiungere al Documento di Piano il tema dell'attivazione di una linea tpl e/o taxi su acqua lungo i Navigli, con fermate da individuare tra i Comuni dell'area metropolitana e Darsena. Tale progetto potrebbe avere una prima fase di avvio nelle fasce serali del fine settimana, volto a incentivare una forma di trasporto alternativa all'automobile per raggiungere i punti di attrazione serale. Considerare il tema della navigazione interna via Navigli anche per la logistica dell'ultimo chilometro.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene che la valutazione di una possibile linea d'acqua a seguito della riapertura del sistema dei Navigli possa essere strategica al fine del raggiungimento degli obiettivi di piano. Non si ritiene tuttavia di accogliere l'indicazione relativa alle possibili fermate e/o fasce di servizio, in quanto tale dettaglio non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 344 nel secondo capoverso, dopo le parole "di tipo trasportistico" aggiungere "sebbene negli appositi strumenti progettuali verrà valutata la fattibilità di una linea di TPL e/o taxi su acqua anche per la logistica merci dell'ultimo miglio"

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
133_06	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455826/2017	09/10/2017 13:11:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9. L'attuazione del piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>EFFETTIVITA' DELLA PIANIFICAZIONE E RELATIVO MONITORAGGIO Il PUMS e relativo Rapporto Ambientale esprimono considerazioni relative alle criticità ambientali, di sicurezza causate dal traffico veicolare privato nonché le proposte di soluzione adottabili. Dalla lettura congiunta dei due documenti emerge in taluni ambiti l'effetto benefico derivante dalle azioni volte a ridurre la domanda di traffico privato e l'incentivazione della mobilità attiva. Il PUMS contiene inoltre (richiamando il relativo capitolo del Rapporto Ambientale) indicazione riguardo la necessità di provvedere al monitoraggio progressivo del processo attuativo del piano mediante la popolazione costante degli indicatori che per le z30 e piste ciclabili sono espressi kmq di sviluppo. Il PUMS contiene infine al capitolo 9 "L'attuazione del piano" esplicita indicazione dei costi stimati per la realizzazione delle opere e delle azioni previste dal Piano, ovvero stima i tempi e costi di attuazione di quegli interventi che a seguito di valutazione comparativa degli scenari risultano essere necessari per il raggiungimento degli obiettivi prefissi. Relativamente ai costi indicati nel capitolo 9 le tabelle riportate esplicitano - a fronte dell'indicazione di un costo totale - la ripartizione per fasi (tre fasi più il lungo periodo) ciascuna delle quali rappresenta un triennio. In ragione degli effetti positivi che Rapporto Ambientale e Documento di Piano attribuiscono agli interventi per lo sviluppo della mobilità attiva e il contenimento del traffico e della velocità, del fatto che la realizzazione di tali interventi è di specifica competenza, dal punto di vista finanziario dell'Amministrazione (a differenza di altri interventi pure strategici quali quelli relativi alle infrastrutture per il trasporto pubblico) si chiede di integrare il capitolo 9 inserendo specifica indicazione riguardo la necessità di formulare i prossimi Programmi Triennali delle Opere mediante delle somme corrispondenti ai costi stimati dal PUMS per ciascuna annualità. Tale integrazione dovrà esplicitare, nello stesso capitolo 9, l'indicazione di provvedere alla stesura di un approfondimento, ovvero della stesura di un programma di priorità di attuazione necessario per determinare i costi delle opere che si ritiene di dover finanziare. Il passaggio dalla programmazione degli interventi previsti dal PUMS all'ottenimento dei risultati attesi, da sottoporre a monitoraggio come indicato nel Rapporto Ambientale, potrà farsi concreto solo a condizione che venga dato corso ad un approfondimento relativo alla definizione di un programma di attuazione spalmato, per annualità, al decennio. Si ritiene pertanto indispensabile che tale indicazione entri a far parte integrante delle previsioni del Piano e che venga inserita nel decreto di approvazione del PIANO. Per essere effettivo il Piano deve indicare le modalità operative necessarie ad attivare il processo di attuazione. Si ritiene che, in assenza di tale specifica indicazione, riguardante anche la necessità di individuare le modalità per mezzo delle quali allocare specifici finanziamenti ai fini della realizzazione, il PUMS si andrebbe a configurarsi come uno strumento di più blando effetto, ovvero documento di indirizzi rispetto al quale valutare la congruità di interventi derivanti da altri strumenti attuativi e al di fuori di una visione strategica d'insieme. Preme evidenziare inoltre che la realizzazione degli interventi di limitazione del traffico, le Z30, la moderazione del traffico e la programmazione delle priorità di attuazione potrà essere definita contestualmente alla redazione dell'aggiornamento del PGTU, onde evitare di dover attendere la conclusione del processo amministrativo di un nuovo strumento di pianificazione e quindi di procrastinare ulteriormente l'attuazione degli interventi.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>  EMENDAMENTO Nel decreto di adozione del Piano oltre che al capitolo 9 “Attuazione del piano” dopo la frase “sistema complessivo della mobilità urbana di competenza del Comune di Milano”. Andando a capo è da inserire il seguente testo. Ai fini dell’attuazione delle azioni di piano le quote di investimento a carico del Comune dovranno essere definite a seguito di: •Predisposizione del programma di attuazione relativo a ciascuna delle classi di azione e per ciascuno degli Ambiti di intervento e relativa fase di attuazione individuata nel seguente paragrafo 9.2 “Quadro complessivo delle azioni di piano: costi e fasi attuative”. Per le opere e le azioni attuabili con investimenti a carico del Comune, vale a dire quelle che non richiedano il concorso ad investimenti a carico dello Stato e della Regione o altri enti sovordinati, ovvero quelli che non riguardano la realizzazione di nuove infrastrutture, il programma di attuazione dovrà: •Contenere l’individuazione degli interventi da realizzare per ciascuna delle annualità del Piano indicata nella tabella di cui al capitolo 9.2 •Prevedere tutti gli adempimenti necessari ai fini dell’inserimento di detti interventi nel Programma triennale delle opere pubbliche L’attuazione del piano dovrà essere sottoposta a processo di monitoraggio con le modalità indicate nel Rapporto Ambientale al Capitolo 9.2.
------------------------	--

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b>  L'osservazione consente di meglio specificare il significato del capitolo 9, tuttavia si propone una diversa formulazione del testo per renderlo omogeneo al testo già presente.
--

<b>Modifica proposta</b>  A pagina 346, nell'ultimo capoverso, dopo la frase “sistema complessivo della mobilità urbana di competenza del Comune di Milano”, andare a capo ed aggiungere il seguente testo: "Ai fini dell'attuazione, successivamente all'approvazione del PUMS, ogni intervento dovrà essere programmato con gli strumenti a disposizione dell'Ente per tutti degli ambiti individuati nel successivo capitolo 9.2. Il programma di attuazione dovrà quindi essere realizzato ricorrendo ai Bilanci annuali e pluriennali ed ai relativi Programmi Triennali delle Opere Pubbliche o Programmi Biennali degli acquisti di Beni e Servizi.
---

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

**Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
114_06	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455832/2017	09/10/2017 12:00:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9. L'attuazione del piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>EFFETTIVITA' DELLA PIANIFICAZIONE E RELATIVO MONITORAGGIO II PUMS e relativo Rapporto Ambientale esprimono considerazioni relative alle criticità ambientali, di sicurezza causate dal traffico veicolare privato nonché le proposte di soluzione adottabili. Dalla lettura congiunta dei due documenti emerge in taluni ambiti l'effetto benefico derivante dalle azioni volte a ridurre la domanda di traffico privato e l'incentivazione della mobilità attiva. Il PUMS contiene inoltre (richiamando il relativo capitolo del Rapporto Ambientale) indicazione riguardo la necessità di provvedere al monitoraggio progressivo del processo attuativo del piano mediante la popolazione costante degli indicatori che per le z30 e piste ciclabili sono espressi kmq di sviluppo. Il PUMS contiene infine al capitolo 9 "L'attuazione del piano" esplicita indicazione dei costi stimati per la realizzazione delle opere e delle azioni previste dal Piano, ovvero stima i tempi e costi di attuazione di quegli interventi che a seguito di valutazione comparativa degli scenari risultano essere necessari per il raggiungimento degli obiettivi prefissi. Relativamente ai costi indicati nel capitolo 9 le tabelle riportate esplicitano - a fronte dell'indicazione di un costo totale - la ripartizione per fasi (tre fasi più il lungo periodo) ciascuna delle quali rappresenta un triennio. In ragione degli effetti positivi che Rapporto Ambientale e Documento di Piano attribuiscono agli interventi per lo sviluppo della mobilità attiva e il contenimento del traffico e della velocità, del fatto che la realizzazione di tali interventi è di specifica competenza, dal punto di vista finanziario dell'Amministrazione (a differenza di altri interventi pure strategici quali quelli relativi alle infrastrutture per il trasporto pubblico) si chiede di integrare il capitolo 9 inserendo specifica indicazione riguardo la necessità di formulare i prossimi Programmi Triennali delle Opere mediante delle somme corrispondenti ai costi stimati dal PUMS per ciascuna annualità. Tale integrazione dovrà esplicitare, nello stesso capitolo 9, l'indicazione di provvedere alla stesura di un approfondimento, ovvero della stesura di un programma di priorità di attuazione necessario per determinare i costi delle opere che si ritiene di dover finanziare. Il passaggio dalla programmazione degli interventi previsti dal PUMS all'ottenimento dei risultati attesi, da sottoporre a monitoraggio come indicato nel Rapporto Ambientale, potrà farsi concreto solo a condizione che venga dato corso ad un approfondimento relativo alla definizione di un programma di attuazione spalmato, per annualità, al decennio. Si ritiene pertanto indispensabile che tale indicazione entri a far parte integrante delle previsioni del Piano e che venga inserita nel decreto di approvazione del PIANO. Per essere effettivo il Piano deve indicare le modalità operative necessarie ad attivare il processo di attuazione. Si ritiene che, in assenza di tale specifica indicazione, riguardante anche la necessità di individuare le modalità per mezzo delle quali allocare specifici finanziamenti ai fini della realizzazione, il PUMS si andrebbe a configurarsi come uno strumento di più blando effetto, ovvero documento di indirizzi rispetto al quale valutare la congruità di interventi derivanti da altri strumenti attuativi e al di fuori di una visione strategica d'insieme. Preme evidenziare inoltre che la realizzazione degli interventi di limitazione del traffico, le Z30, la moderazione del traffico e la programmazione delle priorità di attuazione potrà essere definita contestualmente alla redazione dell'aggiornamento del PGTU, onde evitare di dover attendere la conclusione del processo amministrativo di un nuovo strumento di pianificazione e quindi di procrastinare ulteriormente l'attuazione degli interventi.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>  EMENDAMENTO Nel decreto di adozione del Piano oltre che al capitolo 9 "Attuazione del piano" dopo la frase "sistema complessivo della mobilità urbana di competenza del Comune di Milano". Andando a capo è da inserire il seguente testo. Ai fini dell'attuazione delle azioni di piano le quote di investimento a carico del Comune dovranno essere definite a seguito di: • Predisposizione del programma di attuazione relativo a ciascuna delle classi di azione e per ciascuno degli Ambiti di intervento e relativa fase di attuazione individuata nel seguente paragrafo 9.2 "Quadro complessivo delle azioni di piano: costi e fasi attuative". Per le opere e le azioni attuabili con investimenti a carico del Comune, vale a dire quelle che non richiedano il concorso ad investimenti a carico dello Stato e della Regione o altri enti sovordinati, ovvero quelli che non riguardano la realizzazione di nuove infrastrutture, il programma di attuazione dovrà: • Contenere l'individuazione degli interventi da realizzare per ciascuna delle annualità del Piano indicata nella tabella di cui al capitolo 9.2 • Prevedere tutti gli adempimenti necessari ai fini dell'inserimento di detti interventi nel Programma triennale delle opere pubbliche L'attuazione del piano dovrà essere sottoposta a processo di monitoraggio con le modalità indicate nel Rapporto Ambientale al Capitolo 9.2.
------------------------	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 133_06.	
<b>Modifica proposta</b>	
<b>Note</b>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_21	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9.1.1 La programmazione degli interventi sovraordinati e i vincoli esistenti	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Si suggerisce di premettere alle tabelle relative ai costi e alla fasi attuative una avvertenza per la corretta lettura.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
PRIMA DELLE TABELLE	Per quanto riguarda il tema della ciclabilità, rispetto al quale il PUMS a sua volta rimanda a uno specifico piano di settore, le poste enunciate, la loro ripartizione tra le azioni e la loro attribuzione temporale vanno intese come indicazioni di massima, da rideterminare all'interno di un tale strumento.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione coerente con gli obiettivi del Piano. Si propone di accogliere il testo dell'osservazione, tuttavia si propone di inserirlo in una posizione più opportuna rispetto a quella indicata dall'osservante e di apportare alcune modifiche tese a mantenere la valenza delle indicazioni di piano, che potranno essere precisate e/o, laddove necessario, rideterminate nel Biciplan.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 348, nel secondo punto dell'elenco puntato (modificato dall'osservazione 058_43) aggiungere inoltre il seguente testo: "Per quanto riguarda infatti il tema della ciclabilità, rispetto al quale il PUMS a sua volta rimanda a uno specifico piano di settore (Biciplan), le poste enunciate, la loro ripartizione tra le azioni e la loro attribuzione temporale potranno essere precisate e/o, laddove necessario, rideterminate all'interno di tale strumento."



**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indic

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_42	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9.1.1 La programmazione degli interventi sovraordinati e i vincoli esistenti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Le perplessità espresse relativamente ai diversi aspetti delle politiche sulla ciclabilità da una parte, e la necessità di rimandare la loro definizione a uno specifico strumento di settore -il BICIPLAN- suggeriscono di premettere alle tabelle relative ai costi e alla fasi attuative una avvertenza per la corretta lettura.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Per quanto riguarda il tema della ciclabilità, rispetto al quale il PUMS a sua volta rimanda a uno specifico piano di settore, le poste enunciate, la loro ripartizione tra le azioni e la loro attribuzione temporale vanno intese come mere indicazioni di massima, da riprendere e rideterminare all'interno di un tale strumento.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 129_21.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. 348, nel secondo punto dell'elenco puntato (modificato dall'osservazione 058_43) aggiungere inoltre il seguente testo: "Per quanto riguarda infatti il tema della ciclabilità, rispetto al quale il PUMS a sua volta rimanda a uno specifico piano di settore (Biciplan), le poste enunciate, la loro ripartizione tra le azioni e la loro attribuzione temporale potranno essere precisate e/o, laddove necessario, rideterminate all'interno di tale strumento."

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
116_03	(Municipio 6) Deliberazione n. 45 del 05/10/2017	450303/2017	09/10/2017 12:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9.2 Quadro complessivo delle azioni di piano: costi e fasi attuative	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Fra pochi anni, con l'apertura di San Cristoforo M4, la stazione ferroviaria inizierà a diventare un centro di interscambio sempre più importante per la mobilità del sud ovest. Diventa quindi necessario anticipare gli interventi che aumentino l'offerta di interscambio per facilitare e incentivare sempre più l'utilizzo del TPL. Per questo motivo si chiede di anticipare nella fase 1 la realizzazione del "prolungamento linea 2 Negrelli-S.Cristoforo", presente nella tabella "Classe di azione:rete tranviaria"

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Nella tabella "Classe di azione: rete tranviaria" modificare la fase di attuazione del prolungamento linea 2 Negrelli-San Cristoforo, spostandola da fase2 a fase1	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene coerente la richiesta di coordinare temporalmente il prolungamento dei binari a San Cristoforo con l'avvio di M4, spostando quindi l'intervento nella prima fase di attuazione. tuttavia, non si accoglie la richiesta di citare la linea 2 in quanto l'attuale numerazione delle linee potrebbe cambiare e pertanto si preferisce fare unicamente riferimento ai capolinea. In coerenza, si coglie inoltre l'occasione per togliere dal testo il riferimento alla denominazione numerica delle linee tranviarie.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 350 nella tabella "classe di azione: rete tranviaria" sostituire "prolungamento 24 Noverasco" con "prolungamento dei binari da Ripamonti a Noverasco", sostituire "prolungamento 7 Precotto-Adriano" con "prolungamento dei binari da Precotto ad Adriano", sostituire "prolungamento 7 Adriano-Gobba" con "prolungamento dei binari da Adriano a Gobba", sostituire "prolungamento 2 Bausan/Bovisa" con "prolungamento dei binari da Bausan a Bovisa", sostituire "prolungamento 7 Niguarda-Certosa" con "prolungamento dei binari da Niguarda a Certosa", sostituire "linea 15 Rozzano da via Guido Rossa all'Humanitas" con "prolungamento dei binari da Rozzano via Guido Rossa all'Humanitas", sostituire "prolungamento linea 19 Negrelli-S. Cristoforo" con "prolungamento dei binari

da Negrelli a San Cristoforo" e anticiparlo in fase 1, sostituire "prolungamento linea 1 Pompeo Castelli/Bovisa" con "prolungamento dei binari da Castelli a Bovisa", sostituire "prolungamento 24 oltre Noverasco" con "prolungamento dei binari oltre Noverasco". Nella tabella 9.1 di pagina 347/374 nella colonna "1^ fase", sostituire "333,80" con "336,80", sostituire "247,40" con "250,40", sostituire "590,22" con "593,22" nella colonna "2^ fase" sostituire "665,55" con "662,55", sostituire "320,73" con "317,73", sostituire "904,00" con "901,00". A pagina 139/374 paragrafo 7.1.1.4 "scenario pums", sostituire "della tranvia 15 Milano -" con "dei binari da" sostituire "del 24" con "dei binari", sostituire "del tram 31" con "tranvia". Alla pagina 157/374 paragrafo 7.2.1.3 "scenario pums", sostituire "la linea 2" con "i binari", eliminare "(linea 16)".

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_04	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.1 Classificazione della rete stradale per favorire maggiore sicurezza	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
RIQUALIFICAZIONE STRADALE PAVE' BINARI TRAM Poiché il Pums intende avviare nei prossimi anni uno studio di fattibilità finalizzato all'individuazione e alla progettazione di riqualificazioni stradali, in presenza di concentrazioni commerciali si ritiene necessario che vengano coinvolte le Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla Legge 580/1993 s.m.i. in rappresentanza degli interessi diffusi delle stesse attività economiche. Quanto detto al fine di valutare e dare i contributi tecnici specifici di settore nelle aree commercialmente sensibili della città oggetto di intervento. È importante infatti tener conto delle esigenze delle attività economiche al fine di garantire loro piena operatività per un miglior contributo alla vivibilità dei luoghi.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Nel primo biennio di attuazione del PUMS, si provvederà allo sviluppo di uno studio di fattibilità (localizzazioni, costi, soluzioni,...) finalizzato alla riqualificazione stradale con specifico riferimento al pavé e ai binari tranviari. Lo studio dovrà costituire la base per successive decisioni circa la sostenibilità dell'impegno finanziario da assumere.	Nel caso in cui gli interventi riguardino assi o aree commercialmente sensibili sarà necessaria una condivisione degli interventi previsti con le Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla Legge 580/1993 e s.m.i.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta di integrazione non è pertinente al capitolo indicato in quanto riguarda la definizione di procedure da adottare nella fase del percorso attuativo. Il modello di partecipazione alle scelte progettuali è inoltre definito in altra parte del Piano. Tuttavia si ritiene di accogliere l'istanza con una specificazione al capitolo 9 generalizzando la questione riferendola ai diversi portatori di interessi.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 355 (capitolo 9.3) al termine del secondo punto numerato si aggiunge la seguente frase:

“In riferimento alla sensibilità del tessuto economico alle politiche e agli interventi che coinvolgono la mobilità cittadina, si avrà particolare attenzione alla consultazione delle diverse categorie maggiormente rappresentative.”

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_05	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>ZONE 30 Confcommercio condivide la volontà dell'Amministrazione di innalzare la vivibilità e la qualità ambientale degli spazi pubblici in modo diffuso in tutta la città e diffondere la cultura della mobilità pedonale. Lo sviluppo da pensare non può che essere indirizzato al raggiungimento di livelli sempre più alti della qualità urbana e quindi a un miglioramento complessivo della qualità della vita. A tal proposito si considera condivisibile una politica orientata verso provvedimenti di moderazione della velocità finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale e alla maggiore fruibilità delle funzioni urbane. La definizione di isole ambientali all'interno delle quali individuare Zone 30 è sicuramente un percorso virtuoso già sperimentato in diverse aree della città e che il Piano ipotizza di implementare. A tal proposito per quanto riguarda le future zone 30, riconosciamo i buoni risultati ottenuti dal punto di vista della creazione di nuove centralità per i quartieri rispetto alle quali le attività economiche contribuiscono a creare nuova vivibilità e luoghi di incontro fondamentali per il rilancio del territorio. Per questo motivo, in fase di progettazione, si ritiene indispensabile che si considerino, tra le altre, le esigenze delle attività economiche coinvolte al fine di garantire loro piena operatività per un miglior contributo alla vivibilità dei luoghi. Questo impegno si deve tradurre nell'attenzione a garantire idonee aree per il carico e scarico merci alle attività presenti ed evitare in corrispondenza dei fronti commerciali percorsi in sede propria per le biciclette in quanto costituiscono una barriera fisica per l'accesso di merci e clienti. In particolare nelle aree più centrali della città di Milano, dove la conformazione fisica e le dimensioni della rete viaria non permette un'adeguata separazione tra i flussi, l'istituzione delle zone 30 rappresenta la soluzione ideale per perseguire gli obiettivi di rallentamento del traffico veicolare consentendo alla mobilità dolce pedonale e ciclabile di muoversi in condizioni di sicurezza. Si ritiene che l'opzione preferibile sia quindi quella di intervenire su sistemi di limitazione della velocità per garantire piena sicurezza alle biciclette senza percorsi protetti dedicati.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Il processo di analisi ha in primo luogo considerato le "presenze sensibili": residenza, plessi scolastici e relativo numero di studenti, attività commerciali; questo primo passaggio, incrociato con il dato relativo alla domanda di spostamenti in destinazione derivante dal modello di traffico, ha permesso di definire, a livello cittadino, la localizzazione delle zone caratterizzate dalla maggiore presenza di utenze sensibili.</p>	<p>Le attività commerciali e di servizio quindi sono da considerarsi "presenze sensibili" nella definizione delle nuove aree 30 per il raggiungimento degli obiettivi di nuova qualità dei luoghi da destinare ad incontro e socializzazione. Per questo motivo in fase di progettazione è indispensabile tener conto delle esigenze delle attività economiche per garantir loro piena operatività in nome di una rinnovata vivibilità dei luoghi. Poiché infatti gli interventi infrastrutturali previsti per la realizzazione delle zone 30, nel ridisegnare carreggiate e marciapiedi frequentemente</p>

	<p>riducono parzialmente gli spazi di sosta e limitano gli spazi di manovra per le operazioni di carico e scarico merci, già nella fase di progettazione è necessario garantire un numero adeguato di stalli per la sosta di servizio nelle posizioni più idonee per le imprese mediante il coinvolgimento delle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla Legge 580/1993 s.m.i.</p> <p>Analogamente, nelle zone 30 in corrispondenza dei fronti commerciali si troveranno soluzioni progettuali per la limitazione della velocità a favore della sicurezza per le biciclette senza ricorrere alle piste ciclabili in sede propria in quanto costituiscono una barriera fisica nei confronti dell'accessibilità alle attività di persone e merci. Nelle aree più centrali della città che presentano sezioni stradali ridotte, l'istituzione delle zone 30 rappresenta la soluzione ideale per perseguire gli obiettivi di rallentamento del traffico veicolare consentendo alla mobilità dolce pedonale e ciclabile di muoversi in condizioni di sicurezza. Esempio di buona pratica è rappresentato dalla modifica che il Comune di Milano ha introdotto nel progetto di pista ciclabile di Corso Venezia nel tratto San Babila – Senato dove l'aver declassato la via a zona 30 ha consentito di raggiungere l'obiettivo della circolazione sicura delle biciclette senza barriere fisiche.</p>
--	---

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> <p>Si chiede di integrare la descrizione delle linee guida, laddove è descritto il processo analitico che ha portato all'individuazione degli ambiti di progetto. Inoltre il testo proposto entra nella definizione dettagliata di aspetti che attengono alla fase attuativa. Il modello di partecipazione alle scelte progettuali è definito in altra parte del Piano. Per quest'ultima parte, parzialmente accolta, si veda motivazione addotta alla osservazione 33_04</p>
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b> - Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione
---



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_13	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>RIQUALIFICAZIONE PIAZZALE LORETO Si segnala che interventi sui nodi viabilistici principali come quello di Piazzale Loreto hanno ripercussioni considerevoli sull'accessibilità alla zona e alle attività sia durante la durata del cantiere, sia ad intervento avvenuto. Pur riconoscendo l'importanza di mettere in campo interventi di arredo urbano e riqualificazione del Piazzale, si sottolinea il ruolo strategico che tale snodo viabilistico riveste per le aree direttamente adiacenti (quartieri a Nord Est di Milano) in particolare Corso Buenos Aires, viale Monza, Viale Padova e viale Brianza, per tutti i tipi di spostamenti a piedi o in auto di persone e cose (merci). Per questo motivo si chiede di essere coinvolti ai tavoli in cui si valuteranno e decideranno gli interventi.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Dopo la tabella "Classe di azione: Sicurezza e qualità urbana" p.353 inserire la seguente nota: Per quanto riguarda il punto:" Interventi messa in sicurezza e riqualificazione Nodo Piazzale Loreto", visto l'importanza strategica del nodo viabilistico per le aree direttamente adiacenti (quartieri a Nord Est di Milano) per tutti i tipi di spostamenti a piedi o in auto di persone e cose, in particolare Corso Buenos Aires, viale Monza, Viale Padova e viale Brianza, le scelte progettuali per la riqualificazione del nodo saranno condivise anche con l'Associazione di categoria maggiormente rappresentativa delle attività economiche individuata sulla base di quanto definito dalla legge 580/1993 s.m.i. .</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 33_04

***Modifica proposta***

***Note***

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_12	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.8 Valutazione di compatibilità dello scenario PUMS base con il progetto di parziale apertura dei Navigli	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
RIAPERTURA NAVIGLI Ogni qualvolta l'Amministrazione Comunale dovesse decidere di intervenire su parti della città caratterizzate da funzioni commerciali come nel caso della riapertura dei navigli, si ritiene necessario il coinvolgimento delle Associazioni di Categoria maggiormente rappresentativa in base alla Legge 580/1993 s.m.i. in rappresentanza degli interessi diffusi delle attività commerciali coinvolte al fine di conoscere, valutare e dare il contributo tecnico specifico di settore in merito agli interventi. In fase di progettazione quindi riteniamo indispensabile che si tenga conto delle esigenze anche delle attività economiche al fine di garantire loro piena operatività per un miglior contributo alla vivibilità dei luoghi.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Nonostante le finalità prevalentemente estranee a obiettivi di tipo trasportistico, l'ipotesi di riapertura del sistema dei Navigli costituisce un intervento caratterizzato da un forte impatto sulla viabilità urbana; la valutazione effettuata nel quadro del PUMS è stata pertanto finalizzata esclusivamente ad una verifica di compatibilità di questo progetto con lo scenario base di Piano, con l'obiettivo anche di individuare criticità e vincoli che dovranno essere affrontati con maggior dettaglio nell'ambito degli studi connessi alla maggior definizione progettuale dell'intervento, favorendo l'ascolto di tutti i riscontri provenienti dai comitati di cittadini e residenti dei quartieri limitrofi	E delle Associazioni di categoria maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla Legge 580/1993 s.m.i. in rappresentanza delle imprese commerciali, del turismo e dei servizi coinvolte.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 33_04

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_16	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
INTERVENTI SU STRADE RICLASSIFICATE Nel processo di classificazione di assi e nodi, le eventuali modifiche/riduzioni delle aree di sosta, in caso di aree commercialmente sensibili, devono essere precedentemente valutate con le realtà del commercio, delle imprese e del turismo presenti nelle vie coinvolte, al fine di poter mettere in campo gli opportuni accorgimenti volti a garantire piena operatività alle imprese sia durante le operazioni di carico e scarico delle merci sia rispetto all'offerta di sosta a rotazione. Tali modifiche inoltre dovranno essere attuate senza provvedimenti di limitazione di accesso ai veicoli diretti alle vie interessate.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La strategia generale si fonda anzitutto sulla convinzione che, per attuare interventi a favore della moderazione del traffico, del preferenziamento e velocizzazione del trasporto pubblico e dell'incremento degli spazi a favore della mobilità attiva, non sia necessario intervenire sempre con opere di grande impatto e ingenti risorse economiche, quanto piuttosto intervenire con soluzioni mirate a incrementare i livelli di sicurezza, a disciplinare il rispetto dei limiti di velocità oppure intervenire con soluzioni di riorganizzazione della disciplina della circolazione o di riqualificazione della fascia destinata alla sosta dei veicoli.	In aree commercialmente sensibili, eventuali modifiche rispetto alla riduzione dell'offerta di sosta e limitazioni di accesso ai veicoli saranno valutate sentite le Associazioni di categoria maggiormente rappresentativa individuata sulla base di quanto definito dalle legge 580/1993 s.m.i..

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 33_04

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
020_03	(ANAV Lombardia) Presidente - Alberto Cazzani	460679/2017	03/10/2017 14:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.2 LEZ (Low Emission Zone)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
L'introduzione di una LEZ ai confini comunali deve essere attentamente valutata rispetto ad una opportuna verifica delle implicazioni operative, soprattutto per quanto riguarda i mezzi di trasporto collettivo di persone. A tal fine si apprezza l'istituzione da parte dell'Amministrazione comunale di un apposito tavolo di lavoro con le categorie economiche. Pertanto ci sembra opportuno che anche nel PUMS venga specificata questa attenzione nei confronti delle imprese.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La ZTL LEZ al confine comunale potrà costituire l'occasione.... rispetto alle quali Milano non si è ancora dotata di una normativa specifica.	La revisione normativa e l'adozione di ulteriori regole sarà condivisa con le categorie economiche attraverso lo specifico tavolo di lavoro già istituito per individuare deroghe e modalità applicative finalizzate da un lato a mantenere la piena operatività delle imprese localizzate e dall'altro a non penalizzare i servizi di trasporto di persone.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'iter procedurale del PUMS ha previsto un percorso partecipativo che ha visto il coinvolgimento in varie fasi della stesura di diversi soggetti, ivi comprese le categorie economiche. Inoltre nell'ambito delle fasi di attuazione della ZTL LEZ l'Amministrazione ha già avviato il coinvolgimento delle categorie economiche interessate, sia con incontri preliminari sia con tavoli tecnici. Inoltre il modello di partecipazione alle scelte progettuali è definito in altra parte del Piano. Per quest'ultima parte, parzialmente accolta, si veda motivazione addotta alla osservazione 33_04.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b> 023_05	<b>Osservante</b> (Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	<b>Numero di protocollo</b> 460685/2017	<b>Data e ora del protocollo</b> 04/10/2017 14:02:00
--------------------------------------	--	--	---

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b> 7.4.2.2 LEZ (Low Emission Zone)	<b>Operazione</b> Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
--	--

<b>Motivazione</b> L'introduzione di una LEZ ai confini comunali deve essere attentamente valutata rispetto ad una opportuna verifica delle implicazioni operative per il regolare svolgimento delle attività economiche, con particolare riferimento alla circolazione degli autotreni e autoarticolati per l'approvvigionamento delle imprese localizzate in città, al trasporto delle merci pericolose aventi origine e destinazione la città, ai servizi dei bus turistici. A tal fine si apprezza l'istituzione da parte dell'Amministrazione comunale di un apposito tavolo di lavoro con le categorie economiche in cui è stata manifestata l'intenzione di non penalizzare le attività economiche. Pertanto ci sembra opportuno che anche nel PUMS venga specificata questa attenzione nei confronti delle imprese.
--

<b>Testo originale</b> La ZTL "LEZ" al confine comunale potrà costituire l'occasione ... rispetto alle quali Milano non si è ancora dotata di una normativa specifica	<b>Testo nuovo</b> La revisione normativa e l'adozione di ulteriori regole sarà condivisa con le categorie economiche attraverso lo specifico tavolo di lavoro già istituito per individuare deroghe e modalità applicative finalizzate da un lato a mantenere la piena operatività delle imprese localizzate e dall'altro a non penalizzare i servizi di trasporto di persone e merci.
--	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> L'iter procedurale del PUMS ha previsto un percorso partecipativo che ha visto il coinvolgimento in varie fasi della stesura di diversi soggetti, ivi comprese le categorie economiche. Inoltre nell'ambito delle fasi di attuazione della ZTL LEZ l'Amministrazione ha già avviato il coinvolgimento delle categorie economiche interessate, sia con incontri preliminari sia con tavoli tecnici. Inoltre il modello di partecipazione alle scelte progettuali è definito in altra parte del Piano. Per quest'ultima parte, parzialmente accolta, si veda motivazione addotta alla osservazione 33_04.
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
030_03	(STAV - ATI Autostazioni di Milano) Presidente del C.d. A. - Alberto Cazzani	449496/2017	05/10/2017 11:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.2 LEZ (Low Emission Zone)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
L'introduzione di una LEZ ai confini comunali deve essere attentamente valutata rispetto ad una opportuna verifica delle implicazioni operative, soprattutto per quanto riguarda i mezzi di trasporto collettivo di persone. A tal fine si apprezza l'istituzione da parte dell'Amministrazione comunale di un apposito tavolo di lavoro con le categorie economiche. Pertanto ci sembra opportuno che anche nel PUMS venga specificata questa attenzione nei confronti delle imprese.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La LTL LEZ al confine comunale potrà costituire l'occasione.... rispetto alle quali Milano non si è ancora dotata di una normativa specifica.	La revisione normativa e l'adozione di ulteriori regole sarà condivisa con le categorie economiche attraverso lo specifico tavolo di lavoro già istituito per individuare deroghe e modalità applicative finalizzate da un lato a mantenere la piena operatività delle imprese localizzate e dall'altro a non penalizzare i servizi di trasporto di persone.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'iter procedurale del PUMS ha previsto un percorso partecipativo che ha visto il coinvolgimento in varie fasi della stesura di diversi soggetti, ivi comprese le categorie economiche. Inoltre nell'ambito delle fasi di attuazione della ZTL LEZ l'Amministrazione ha già avviato il coinvolgimento delle categorie economiche interessate, sia con incontri preliminari sia con tavoli tecnici. Inoltre il modello di partecipazione alle scelte progettuali è definito in altra parte del Piano. Per quest'ultima parte, parzialmente accolta, si veda motivazione addotta alla osservazione 33_04.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_21	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.2 LEZ (Low Emission Zone)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
LEZ L'introduzione di una LEZ prevede, pag. 258, "l'installazione di portali di rilevamento e controllo degli accessi" per, tra le altre cose "controllare l'ingresso dei veicoli merci sia in funzione delle caratteristiche dimensionali dei mezzi, sia in funzione degli standard emissivi; controllare gli accessi dei veicoli che trasportano merci pericolose, controllare e gestire i bus turistici diretti alla città". Si ritiene che decisioni di questa natura, dirette a incidere sullo svolgimento delle attività economiche della città debbano essere assunte previo coinvolgimento degli attori economici.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il carattere prettamente sovracomunale degli obiettivi perseguiti e la necessità di operare in un contesto di area vasta per garantire la maggior efficacia delle azioni proposte, fanno sì che questo gruppo di interventi veda nella costituenda Città Metropolitana l'ambito territoriale migliore di definizione.	Le azioni da realizzare per la creazione di una Low Emission Zone (LEZ) dovranno prevedere un coinvolgimento preliminare delle Associazioni di categorie maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla legge n. 580/1993 e sue successive modifiche e integrazioni".

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'iter procedurale del PUMS ha previsto un percorso partecipativo che ha visto il coinvolgimento in varie fasi della stesura di diversi soggetti, ivi comprese le categorie economiche. Inoltre nell'ambito delle fasi di attuazione della ZTL LEZ l'Amministrazione ha già avviato il coinvolgimento delle categorie economiche interessate, sia con incontri preliminari sia con tavoli tecnici. Inoltre il modello di partecipazione alle scelte progettuali è definito in altra parte del Piano. Per quest'ultima parte, parzialmente accolta, si veda motivazione addotta alla osservazione 33_04.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
119_03	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457971/2017	09/10/2017 12:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9. L'attuazione del Piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Aggiungere a pag. 21 alla fine del capitolo un nuovo punto: "2.3 Integrazione di tutti i dati raccolti da Comune di Milano e AMAT in data successiva all'avvio del procedimento del PUMS."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La parte di testo al quale fa riferimento l'osservazione descrive il processo di formazione del Piano, quindi non si ritiene corretta la proposta di inserimento di un nuovo capitolo 2.3. Tuttavia si ritiene che l'osservazione sia meritevole di parziale accoglimento in quanto la fase di gestione e monitoraggio, prevista dalla normativa VAS, prevede comunque un costante aggiornamento dei dati.

<b>Modifica proposta</b>
A pagina 356 del Capitolo 9. L'attuazione del Piano. Aggiungere un paragrafo come di seguito.  <b>9.4 Progettazione del sistema di monitoraggio.</b> Ai sensi del D.Lgs. n. 4/2008 è previsto il monitoraggio ambientale al fine di assicurare il controllo sugli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del piano approvato e la verifica del raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati. La programmazione del sistema di monitoraggio si esplicherà attraverso: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Il preliminare aggiornamento dei dati presenti nel Piano,</li> <li>• la costruzione di un set di indicatori per il monitoraggio dell'attuazione degli interventi previsti dal PUMS e dei relativi effetti ambientali,</li> <li>• la definizione del sistema di governance del monitoraggio di Piano.</li> </ul>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_03	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9. L'attuazione del Piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Aggiungere a pag. 21 alla fine del capitolo un nuovo punto: "2.3 Integrazione di tutti i dati raccolti da Comune di Milano e AMAT in data successiva all'avvio del procedimento del PUMS."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 119_03

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
021_06	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Nel testo si cita il ritorno alla percorribilità a doppio senso di marcia di via Sesto San Giovanni e via Porto Corsini. In realtà, dopo la soppressione della precedente ZTL, le criticità emerse e ampiamente segnalate dai cittadini e dal Comune di Sesto San Giovanni hanno portato al ripristino del senso unico di marcia nelle suddette vie, sebbene con differenti fasce orarie (ancora in sperimentazione). Risulta pertanto errata l'affermazione contenuta nel testo.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia.	Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

<b>Modifica proposta</b>
In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
021_08	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Nel testo si cita il ritorno alla percorribilità a doppio senso di marcia di via Sesto San Giovanni e via Porto Corsini. In realtà, dopo la soppressione della precedente ZTL, le criticità emerse e ampiamente segnalate dai cittadini e dal Comune di Sesto San Giovanni hanno portato al ripristino del senso unico di marcia nelle suddette vie, sebbene con differenti fasce orarie (ancora in sperimentazione). Infatti via Porto Corsini e la successiva via Fiume (nel territorio di Sesto San Giovanni), aventi caratteristiche tecnico geometriche tipiche delle strade urbane a carattere locale (categoria F), si sono nuovamente dimostrate inadatte a sopportare gli alti volumi del traffico di attraversamento. Risulta pertanto contraddittoria l'ipotesi di intervento in oggetto con la situazione di fatto. Si noti che un eventuale futuro accordo con il Comune di Sesto San Giovanni relativo ad una riorganizzazione del sistema di intersezioni con viale Monza/Marelli/Edison/Italia esula dalla programmazione del PUMS e, non potendone qui prevedere e valutare gli effettivi risultati, non può essere considerato come presupposto convalidante l'intervento in oggetto. Considerato invece che il Consiglio Comunale, con mozione emendata nr. 144 del 15.06.17 ha impegnato il Comune di Milano a prevedere un nuovo sottopasso viario entro l'area dello scalo Greco Pirelli (ambito Scali Ferroviari), appare opportuno utilizzare questa nuova viabilità per completare il tratto orientale del percorso.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>che connette viale Monza (Sesto Marelli) con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta.</p>	<p>Che connette viale Monza con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente e utilizzando la nuova viabilità di attraversamento della linea ferroviaria prevista nell'AdP Scali Ferroviari entro l'area dello scalo di Greco Pirelli.</p>

**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

~~Non accogliere~~ **Accogliere parzialmente**

**Valutazione tecnica**

[...] Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

**Modifica proposta**

In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
021_09	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'intervento viene descritto nel seguente modo: "L'ipotesi nasce quale parte di un itinerario tangenziale, alternativo al progetto abbandonato dell'interquartiere ... L'itinerario è in parte realizzato (via Moro, via del Regno Italico ed in parte articolato su percorsi alternativi ricavati anche utilizzando tratti di viabilità locale, da rifunzionalizzare." Come chiaramente descritto nella proposta di intervento, trattasi di itinerario tangenziale alternativo alla alla interquartiere nord, di cui il tratto già realizzato (via Moro e Del Regno Italico) in Tav. 4 è classificato come "Rete secondaria - Strade di quartiere". Di conseguenza, i tratti di viabilità locale da rifunzionalizzare dovranno essere coerenti con la categoria del tratto già realizzato e, pertanto, adeguati a tal fine secondo il D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02) Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, al cui Art. 2 si prescrive che "Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti". Tale adeguamento, secondo le norme del D.M. 2001, risulta tecnicamente impossibile per alcuni tratti stradali, in particolare per via Porto Corsini e la sua prosecuzione in via Fiume (peraltro appartenente al territorio di un altro Comune).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
che connette viale Monza (Sesto Marelli) con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta	Che connette viale Monza con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Via del Regno Italico a viale Monza, potrà essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente dove possibile e utilizzando la nuova viabilità di attraversamento della linea ferroviaria prevista nell'AdP Scali Ferroviari entro l'area dello scalo di Greco Pirelli.

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**~~Non accogliere~~ Accogliere parzialmente**

***Valutazione tecnica***

[...] Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

***Modifica proposta***

**In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”**

***Note***

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
101_06	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Nel testo si cita il ritorno alla percorribilità a doppio senso di marcia di via Sesto San Giovanni e via Porto Corsini. In realtà, dopo la soppressione della precedente ZTL, le criticità emerse e ampiamente segnalate dai cittadini e dal Comune di Sesto San Giovanni hanno portato al ripristino del senso unico di marcia nelle suddette vie, sebbene con differenti fasce orarie (ancora in sperimentazione). Risulta pertanto errata l'affermazione contenuta nel testo.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia.	Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

<b>Modifica proposta</b>
In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
101_08	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Nel testo si cita il ritorno alla percorribilità a doppio senso di marcia di via Sesto San Giovanni e via Porto Corsini. In realtà, dopo la soppressione della precedente ZTL, le criticità emerse e ampiamente segnalate dai cittadini e dal Comune di Sesto San Giovanni hanno portato al ripristino del senso unico di marcia nelle suddette vie, sebbene con differenti fasce orarie (ancora in sperimentazione). Infatti via Porto Corsini e la successiva via Fiume (nel territorio di Sesto San Giovanni), aventi caratteristiche tecnico geometriche tipiche delle strade urbane a carattere locale (categoria F), si sono nuovamente dimostrate inadatte a sopportare gli alti volumi del traffico di attraversamento. Risulta pertanto contraddittoria l'ipotesi di intervento in oggetto con la situazione di fatto. Si noti che un eventuale futuro accordo con il Comune di Sesto San Giovanni relativo ad una riorganizzazione del sistema di intersezioni con viale Monza/Marelli/Edison/Italia esula dalla programmazione del PUMS e, non potendone qui prevedere e valutare gli effettivi risultati, non può essere considerato come presupposto convalidante l'intervento in oggetto. Considerato invece che il Consiglio Comunale, con mozione emendata nr. 144 del 15.06.17 ha impegnato il Comune di Milano a prevedere un nuovo sottopasso viario entro l'area dello scalo Greco Pirelli (ambito Scali Ferroviari), appare opportuno utilizzare questa nuova viabilità per completare il tratto orientale del percorso.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>che connette viale Monza (Sesto Marelli) con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta.</p>	<p>Che connette viale Monza con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente e utilizzando la nuova viabilità di attraversamento della linea ferroviaria prevista nell'AdP Scali Ferroviari entro l'area dello scalo di Greco Pirelli.</p>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b><del>Non accogliere</del> Accogliere parzialmente</b>
<b>Valutazione tecnica</b> [...]Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.	
<b>Modifica proposta</b> In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”	
<b>Note</b>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
101_09	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'intervento viene descritto nel seguente modo: "L'ipotesi nasce quale parte di un itinerario tangenziale, alternativo al progetto abbandonato dell'interquartiere ... L'itinerario è in parte realizzato (via Moro, via del Regno Italico ed in parte articolato su percorsi alternativi ricavati anche utilizzando tratti di viabilità locale, da rifunzionalizzare." Come chiaramente descritto nella proposta di intervento, trattasi di itinerario tangenziale alternativo alla alla interquartiere nord, di cui il tratto già realizzato (via Moro e Del Regno Italico) in Tav. 4 è classificato come "Rete secondaria - Strade di quartiere". Di conseguenza, i tratti di viabilità locale da rifunzionalizzare dovranno essere coerenti con la categoria del tratto già realizzato e, pertanto, adeguati a tal fine secondo il D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02) Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, al cui Art. 2 si prescrive che "Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti". Tale adeguamento, secondo le norme del D.M. 2001, risulta tecnicamente impossibile per alcuni tratti stradali, in particolare per via Porto Corsini e la sua prosecuzione in via Fiume (peraltro appartenente al territorio di un altro Comune).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
che connette viale Monza (Sesto Marelli) con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta	Che connette viale Monza con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Via del Regno Italico a viale Monza, potrà essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente dove possibile e utilizzando la nuova viabilità di attraversamento della linea ferroviaria prevista nell'AdP Scali Ferroviari entro l'area dello scalo di Greco Pirelli.

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b><del>Non accogliere</del> Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--

<b>Valutazione tecnica</b> [...] Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.
--

<b>Modifica proposta</b> In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”
--

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_22	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Nel testo si cita il ritorno alla percorribilità a doppio senso di marcia di via Sesto San Giovanni e via Porto Corsini. In realtà, dopo la soppressione della precedente ZTL, le criticità emerse e ampiamente segnalate dai cittadini e dal Comune di Sesto San Giovanni hanno portato al ripristino del senso unico di marcia nelle suddette vie, sebbene con differenti fasce orarie (ancora in sperimentazione). Infatti via Porto Corsini e la successiva via Fiume (nel territorio di Sesto San Giovanni), aventi caratteristiche tecnico geometriche tipiche delle strade urbane a carattere locale (categoria F), si sono nuovamente dimostrate inadatte a sopportare gli alti volumi del traffico di attraversamento. Risulta pertanto contraddittoria l'ipotesi di intervento in oggetto con la situazione di fatto. Si noti che un eventuale futuro accordo con il Comune di Sesto San Giovanni relativo ad una riorganizzazione del sistema di intersezioni con viale Monza/Marelli/Edison/Italia esula dalla programmazione del PUMS e, non potendone qui prevedere e valutare gli effettivi risultati, non può essere considerato come presupposto convalidante l'intervento in oggetto. Considerato invece che il Consiglio Comunale, con mozione emendata nr. 144 del 15.06.17 ha impegnato il Comune di Milano a prevedere un nuovo sottopasso viario entro l'area dello scalo Greco Pirelli (ambito Scali Ferroviari), appare opportuno utilizzare questa nuova viabilità per completare il tratto orientale del percorso.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Che connette viale Monza (Sesto Marelli) con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta.</p>	<p>Che connette viale Monza con viale Testi e il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente dove possibile e utilizzando la nuova viabilità di attraversamento prevista nell'AdP Scali Ferroviari entro l'area dello scalo di Greco Pirelli.</p>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b><del>Non accogliere</del> Accogliere parzialmente</b>
<b>Valutazione tecnica</b> [...] Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.	
<b>Modifica proposta</b> In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”	
<b>Note</b>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_23	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'intervento viene descritto nel seguente modo: "L'ipotesi nasce quale parte di un itinerario tangenziale, alternativo al progetto abbandonato dell'interquartiere ... L'itinerario è in parte realizzato (via Moro, via del Regno Italico ed in parte articolato su percorsi alternativi ricavati anche utilizzando tratti di viabilità locale, da rifunzionalizzare." Come chiaramente descritto nella proposta di intervento, trattasi di itinerario tangenziale alternativo alla alla interquartiere nord, di cui il tratto già realizzato (via Moro e Del Regno Italico) in Tav. 4 è classificato come "Rete secondaria - Strade di quartiere". Di conseguenza, i tratti di viabilità locale da rifunzionalizzare dovranno essere coerenti con la categoria del tratto già realizzato e, pertanto, adeguati a tal fine secondo il D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02) Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, al cui Art. 2 si prescrive che "Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l'adeguamento di tronchi stradali esistenti". Tale adeguamento, secondo le norme del D.M. 2001, risulta però impossibile per alcuni tratti stradali, in particolare per via Porto Corsini e la sua prosecuzione in via Fiume (peraltro appartenente al territorio di un altro Comune).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Che connette viale Monza (Sesto Marelli) con viale Testi e Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta	Che connette viale Monza con viale Testi e Il tratto orientale del percorso, da Via del Regno Italico a viale Monza, potrà essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente dove possibile e utilizzando la nuova viabilità di attraversamento prevista nell'AdP Scali Ferroviari entro l'area dello scalo di Greco Pirelli.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

***Valutazione tecnica***

[...] **Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.**

***Modifica proposta***

**In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”**

***Note***



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
081_01	Patrizia Augusti	458292/2017	09/10/2017 09:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Si chiede di cassare il progetto di realizzare un tratto dell'itinerario tangenziale alternativo al progetto abbandonato dell'Interquartiere che il PUMS prevede di realizzare attraverso il collegamento diretto del tratto a fondo cieco di Viale Sarca con il ponte di via Porto Corsini, così come esemplificato a pagina XII dell'appendice II (INTERVENTO P/02). Tale ipotesi avrebbe ripercussioni su tutto il settore nord, rendendo in particolare via Porto Corsini un itinerario privilegiato verso il sistema autostradale, soluzione insostenibile dal punto di vista ambientale e sociale. Facciamo inoltre presente che esiste già un collegamento che mette in relazione viale Monza con Fulvio Testi posto appena più a nord del nuovo collegamento ipotizzato dal PUMS, ovvero l'itinerario Buozi, Morganti, Carducci, Clerici, e altre possibili alternative più a sud, in territorio di Milano, tra le quali la nuova viabilità prevista nell'AdP Scali Ferroviari dismessi entro l'area di Greco Pirelli. Inoltre il tratto in questione è in parte di competenza del Comune di Sesto San Giovanni, con il quale non esistono accordi in merito e che in passato si è già ufficialmente dichiarato contrario all'intervento. Si ritiene infine evidente che il seppur necessario intervento di razionalizzazione e messa in sicurezza dei flussi complementari dell'intersezione via Fiume, viale Edison e viale Monza, non potrà offrire adeguata capacità di smaltimento dei nuovi flussi attratti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal MS di Bignami. Dovrà essere riqualificata l'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta.</p>	<p>Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente e utilizzando la nuova viabilità di attraversamento prevista nell'AdP Scali Ferroviari sull'area dello scalo di Greco Pirelli.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
<p>Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b></span></p>

***Valutazione tecnica***

[...] Emendamento n. 2/BIS sub 12 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

***Modifica proposta***

In Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni – eliminare la frase: “a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità”

***Note***

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
087_02	Stefano Bianco	452597/2017	09/10/2017 10:33:46

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: S/08 Completamento della Paullese e accessibilità Santa Giulia	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Lo sviluppo urbanistico dell'area di Santa Giulia che il piano considera nella valutazione della domanda di mobilità a regime, è stato elemento determinante per la ridefinizione delle previsioni di viabilità di quartiere nell'ambito. Si ritiene opportuno però riproporre la previsione di un'ulteriore connessione verso la città, di carattere più locale, con sbarco in via Toffetti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Completa il quadro della viabilità relativa a S. Giulia il mantenimento della previsione della connessione pedonale, ciclabile e veicolare, tra via Toffetti e via Manzù, con caratteristiche locali, per il superamento della linea ferroviaria.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere parzialmente</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La viabilità del quartiere Santa Giulia è stata dedotta da quanto previsto dal PGT. A seguito di valutazione il Piano ne definisce l'assetto ottimale descritto nel cap 7.3.2. La connessione indicata dall'osservante non è prevista in quanto non si è manifestata la necessità di definire ulteriori connessioni rispetto a quelle indicate. Si ritiene invece opportuno mantenerne una valenza ciclabile e pedonale nell'ambito del progetto complessivo.

<b>Modifica proposta</b>
A pag. XVI Appendice 2 al termine del capitolo S/08 Completamento della Pauleese si aggiunge: "Completa l'accessibilità del comparto il mantenimento della previsione del superamento della barriera ferroviaria la connessione tra via Toffetti e via Manzù, la cui giacitura potrà essere definita nel progetto complessivo, ma con caratteristiche ciclabili e pedonali."

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
024_01	(Fondazione Biffi) Presidente legale e rappresentante - Gianfranco Maria Antonioli	460648/2017	04/10/2017 14:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: B/06 – EX VAR. 9 R 6.6 PESTO	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Come previsto dall'intervento B/06 con l'attuazione dell'ARU di Proprietà Biffi (vedi allegato) si realizzeranno le opere di riqualificazione di via San Cristoforo necessarie a dare sicurezza a pedoni e ciclisti. Non si ritiene però opportuno il collegamento tra via Pesto e Piazza delle Milizie proposto in quanto su via san Crisoforo non sono presenti flussi veicolari significativi e inoltre questo collegamento toglierebbe continuità alle cessioni per verde previste che in futuro si collegheranno al parco lineare "binari verdi", infine tale collegamento interverrà sull'area attualmente utilizzata dalla ricicleria di Piazza delle Milizie rendendo ancora più difficoltosa la sosta e le operazioni di entrata e uscita. Di conseguenza si ritiene che con delle adeguate opere di riqualificazione della viabilità esistente si potranno raggiungere gli obiettivi del PUMS senza la necessità di realizzare la nuova connessione.</p> <p>Si segnala inoltre che l'area sulla quale è richiesta l'opera per dare continuità a via Pesto non è riconducibile all'intervento di riqualificazione dello scalo di Porta Genova ricompreso all'interno dell'area oggetto di Accordo di Programma Scali Ferroviari, ma è un'area privata ricompresa nel PdR come ARU.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>B/06 — EX VAR, 9 R 6,6 PESTO In questo contesto l'assetto della rete stradale non garantisce adeguata sicurezza per gli utenti della strada. In particolare via San Cristoforo — che costituisce il naturale collegamento con l'itinerario ciclabile e pedonale del Naviglio Grande — è estremamente stretta e priva di marciapiedi. La trasformazione urbanistica di questo ambito è da considerare occasione per dare completamente alla via Pesto, la cui connessione con piazzale delle Milizie consentirebbe di sgravare via San Cristoforo dai flussi veicolari attualmente presenti. E' inoltre da prevedere la riqualificazione e l'adeguamento di San Cristoforo da realizzare con ampliamento della sezione stradale così da garantire le opportune condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti. La realizzazione della continuità di via Pesto è inoltre riconducibile all'intervento di riqualificazione dello scalo ferroviario di porta Genova, essendo l'area</p>	<p>B/06 — EX VAR. 9 R 6.6 PESTO In questo contesto l'assetto della rete stradale non garantisce adeguata sicurezza per gli utenti della strada. In particolare via San Cristoforo — che costituisce il naturale collegamento con l'itinerario ciclabile e pedonale del Naviglio Grande — è estremamente stretta e priva di marciapiedi. E' pertanto da prevedere, contestualmente alla trasformazione di questo ambito, la riqualificazione e l'adeguamento di San Cristoforo da realizzare con ampliamento della sezione stradale così da migliorare il collegamento tra via Pesto e Piazza delle Milizie e da garantire le opportune condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti.</p>

ricompresa all'interno dell'area oggetto di Accordo di Programma.	
---	--

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	--------------------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Si accoglie la richiesta di articolare, come indicato nell'osservazione, la parte che riguarda la riqualificazione di via San Cristoforo; non si accoglie invece la parte riguardante la richiesta di stralciare dal testo le indicazioni riguardanti via Pesto. A seguito dell'accoglimento parziale dell'osservazione si riarticola il paragrafo "B/06 - EX VAR. 9 R 6.6 PESTO".
--

<b>Modifica proposta</b> A pag XXVI l'intero testo del paragrafo "B/06 - EX VAR. 9 R 6.6 PESTO" viene sostituito dal seguente testo: "In questo contesto l'assetto della rete stradale non garantisce adeguata sicurezza per gli utenti della strada. In particolare via San Cristoforo – che costituisce il naturale collegamento con l'itinerario ciclabile e pedonale del Naviglio Grande – è estremamente stretta e priva di marciapiedi. È pertanto da prevedere, contestualmente alla trasformazione di questo ambito, la riqualificazione e l'adeguamento di via San Cristoforo, con ampliamento della sezione stradale, così da migliorare il collegamento tra via Pesto e Piazza delle Milizie e da garantire le opportune condizioni di sicurezza per pedoni e ciclisti. In questo contesto, inoltre, l'intervento di riqualificazione dello scalo ferroviario di Porta Genova (cfr. Intervento P/06) prevede, essendo l'area oggetto di Accordo di Programma, il riammagliamento della rete locale, tra Porta Genova e viale Cassala. La definizione quindi del tratto di connessione con via Pesto potrà essere meglio esplicitata nel contesto di sviluppo degli interventi urbanistici nell'area sia nelle funzioni, verificando se veicolari, e/o ciclabili e pedonali, sia nelle dimensioni e giaciture".
--

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
094_02	Cesare Grossi	456596/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Nuova strada di mt. 190 tra la via M. L. King e la via Pozzuoli che sfocia in via Cialdini sacrificando una minuscola parte del del parchetto, totalmente non utilizzato, a fianco della ricicleria. Consentirebbe di collegare direttamente anche al traffico veicolare il quartiere Bovisasca con Affori Centro (MM3/Affori Centro). Non è richiesto alcun esproprio. I veicoli di Bovisasca diretti ad Affori ridurrebbero il percorso di mt. 1.000 – mt. 300 con saldo positivo di mt. 700 con ricadute positive anche sulla riduzione dell'inquinamento. Potrebbe essere inserita nella progettata maldestra riqualificazione delle parallele via Moneta e via Boccheri. Ridurrebbe l'inquinamento e snellirebbe di gran lunga il traffico veicolare dell'attuale e futura via Moneta e del futura via Bocchieri. Potrebbe essere la prima parte della scheda 3 "viabilità Affori"</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il tratto stradale indicato, costituiva parte della strada interquartiere, stralciata dal PGT e pertanto non presente nel PUMS. Tuttavia la questione posta è stata analizzata in relazione ad una necessità di riaménagemento della viabilità locale, nell'ambito delle realizzazione di opere di urbanizzazione di interventi urbanistici ad Affori i cui procedimenti sono in corso. Pertanto si propone di introdurre il tema nel piano in Appendice 2</p>

<b>Modifica proposta</b>
<p>A pag. XLIX dell'Appendice 2 si aggiunge al termine del testo: "INTERVENTO P/15 Affori Bovisasca Nell'ambito dei procedimenti urbanistici in corso per il quartiere Affori è opportuno che si studino i collegamenti locali tra via M. L. King e via Cialdini. Tali connessioni consentirebbero di collegare il quartiere Bovisasca con Affori Centro (MM3/Affori Centro), con riduzione delle percorrenze. La definizione dei tracciati potrà essere coordinata con la ridefinizione della circolazione di via Moneta, eventualmente interessando via Pozzuoli e via Vocheri." Di conseguenza si introduce una nuova figura a pag. XLIX dell'Appendice 2 e si modificano Tavola 5 e Figura 7.32 di pag. 217 nel Documento di Piano</p>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
021_04	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Confrontando la tavola 7 (Stato di fatto) e la tavola 13 (Scenario di Piano) si possono osservare i previsti effetti dell'intervento in oggetto, con un netto peggioramento della congestione in via Porto Corsini ed un conseguente peggioramento della situazione dell'inquinamento atmosferico e acustico per i residenti e una riduzione dell'efficienza del TPL (nello specifico linee bus 51 e 87). Considerando che il PUMS, tra gli altri, si pone gli obiettivi fondamentali (tabella 1.1) di: • "1.b Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato", • "2.b Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici", • "3.c Prevenire e contenere l'inquinamento acustico", • "4.c Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico), appare evidente che l'intervento in questione è nettamente in contrasto con tali obiettivi e non può essere giustificato dalla coerenza con il solo punto 1.a. Si noti anche che un eventuale futuro accordo con il Comune di Sesto San Giovanni relativo ad una riorganizzazione del sistema di intersezioni con viale Monza/Marelli/Edison/Italia esula dalla programmazione del PUMS e, non potendone qui prevedere e valutare gli effettivi risultati, non può essere considerato come presupposto convalidante l'intervento in oggetto.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>INTERVENTO P/02 VIABILITÀ LOCALE SARCA - VIA SESTO SAN GIOVANNI L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda. La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale e può essere funzionalmente completata dalla riqualificazione dell'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi, per consentire la manovra di svolta a sinistra da via Bignami verso il centro città, nonché, ai veicoli diretti verso Nord, di immettersi direttamente sulla carreggiata centrale.</p>	Stralciare completamente

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>
<b>Valutazione tecnica</b> [...] Emendamento n. 1/BIS sub 11 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.	
<b>Modifica proposta</b> In Appendice 2, alla fine del capitolo “Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni”, si aggiunge la frase: “L’intervento si configura come ricucitura di viabilità locale, a servizio di relazioni di origine e destinazione all’area e di relazioni internazionali tra i soli quartieri al contorno. Dovrà quindi essere accompagnata da provvedimenti di regolamentazione e contenimento del traffico e moderazione della velocità nonché, se necessario di schemi di circolazione che tendano a tale obiettivo, a partire dall’esperienza positiva dell’attuale corsia riservata. La domanda afferente alle relazioni est ovest di più ampio raggio dovrà essere soddisfatta da itinerari a maggiore capacità presenti nell’area.”	
<b>Note</b>	



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
021_05	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il nuovo itinerario proposto lambisce l'edificio U14 della Università Bicocca. Trattandosi di un edificio adibito a funzioni scolastiche (erroneamente non riportato nella zonizzazione acustica del Comune di Milano) gode di particolare protezione rientrando nella Classe I prevista dal disciplinare di attuazione della Classificazione Acustica del Comune di Milano, di conseguenza soggetta ad un valore limite di immissione sonora di 50 db(a) nel periodo diurno. Si noti che il DPR 142/2004 prevede, sia per le strade esistenti che per quelle di nuova realizzazione, un'ampiezza della fascia acustica di pertinenza di 30 metri. L'edificio U14 della Università Bicocca si affaccia direttamente sul nuovo itinerario proposto rientrando appieno in questa fascia. Come si può osservare confrontando la tavola 7 (Stato di fatto) e la tavola 13 (Scenario di Piano), l'intervento in oggetto produrrebbe un livello di congestione veicolare non trascurabile nel tratto antistante l'edificio U14 con relativa immissione acustica e sarebbe pertanto in contrasto la normativa vigente. A riprova di questa tesi si allegano le rilevazioni del rumore ambientale (Allegato 4.Acustica.2015.pdf) svolte nel novembre 2015 per conto del Comune di Sesto San Giovanni in via Porto Corsini e via Fiume (principale adduttore di traffico del nuovo itinerario proposto) dove, nel periodo diurno, è stato misurato un valore di 68,3 db(a).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>INTERVENTO P/02 VIABILITÀ LOCALE SARCA - VIA SESTO SAN GIOVANNI L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda. La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale e può essere funzionalmente completata dalla riqualificazione dell'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi, per consentire la manovra di svolta a sinistra da via Bignami verso il centro città, nonché, ai veicoli diretti verso Nord, di immettersi direttamente sulla carreggiata centrale.</p>	Stralciare completamente

**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

**Non accogliere Accogliere parzialmente**

**Valutazione tecnica**

[...] Emendamento n. 1/BIS sub 11 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

**Modifica proposta**

In Appendice 2, alla fine del capitolo "Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni", si aggiunge la frase: "L'intervento si configura come ricucitura di viabilità locale, a servizio di relazioni di origine e destinazione all'area e di relazioni internazionali tra i soli quartieri al contorno. Dovrà quindi essere accompagnata da provvedimenti di regolamentazione e contenimento del traffico e moderazione della velocità nonché, se necessario di schemi di circolazione che tendano a tale obiettivo, a partire dall'esperienza positiva dell'attuale corsia riservata. La domanda afferente alle relazioni est ovest di più ampio raggio dovrà essere soddisfatta da itinerari a maggiore capacità presenti nell'area."

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
101_04	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: INTERVENTO P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Confrontando la tavola 7 (Stato di fatto) e la tavola 13 (Scenario di Piano) si possono osservare i previsti effetti dell'intervento in oggetto, con un netto peggioramento della congestione in via Porto Corsini ed un conseguente peggioramento della situazione dell'inquinamento atmosferico e acustico per i residenti e una riduzione dell'efficienza del TPL (nello specifico linee bus 51 e 87). Considerando che il PUMS, tra gli altri, si pone gli obiettivi fondamentali (tabella 1.1) di: • "1.b Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato", • "2.b Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici", • "3.c Prevenire e contenere l'inquinamento acustico", • "4.c Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico), appare evidente che l'intervento in questione è nettamente in contrasto con tali obiettivi e non può essere giustificato dalla coerenza con il solo punto 1.a. Si noti anche che un eventuale futuro accordo con il Comune di Sesto San Giovanni relativo ad una riorganizzazione del sistema di intersezioni con viale Monza/Marelli/Edison/Italia esula dalla programmazione del PUMS e, non potendone qui prevedere e valutare gli effettivi risultati, non può essere considerato come presupposto convalidante l'intervento in oggetto.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>INTERVENTO P/02 VIABILITÀ LOCALE SARCA - VIA SESTO SAN GIOVANNI</p> <p>L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda. La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale e può essere funzionalmente completata dalla riqualificazione dell'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi, per consentire la manovra di svolta a sinistra da via Bignami verso il centro città, nonché, ai veicoli diretti verso Nord, di immettersi direttamente sulla carreggiata centrale.</p>	Stralciare completamente

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

**Valutazione tecnica**

[...] Emendamento n. 1/BIS sub 11 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

**Modifica proposta**

In Appendice 2, alla fine del capitolo "Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni", si aggiunge la frase: "L'intervento si configura come ricucitura di viabilità locale, a servizio di relazioni di origine e destinazione all'area e di relazioni internazionali tra i soli quartieri al contorno. Dovrà quindi essere accompagnata da provvedimenti di regolamentazione e contenimento del traffico e moderazione della velocità nonché, se necessario di schemi di circolazione che tendano a tale obiettivo, a partire dall'esperienza positiva dell'attuale corsia riservata. La domanda afferente alle relazioni est ovest di più ampio raggio dovrà essere soddisfatta da itinerari a maggiore capacità presenti nell'area."

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
101_05	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: INTERVENTO P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il nuovo itinerario proposto lambisce l'edificio U14 della Università Bicocca. Trattandosi di un edificio adibito a funzioni scolastiche (erroneamente non riportato nella zonizzazione acustica del Comune di Milano) gode di particolare protezione rientrando nella Classe I prevista dal disciplinare di attuazione della Classificazione Acustica del Comune di Milano, di conseguenza soggetta ad un valore limite di immissione sonora di 50 db(a) nel periodo diurno. Si noti che il DPR 142/2004 prevede, sia per le strade esistenti che per quelle di nuova realizzazione, un'ampiezza della fascia acustica di pertinenza di 30 metri. L'edificio U14 della Università Bicocca si affaccia direttamente sul nuovo itinerario proposto rientrando appieno in questa fascia. Come si può osservare confrontando la tavola 7 (Stato di fatto) e la tavola 13 (Scenario di Piano), l'intervento in oggetto produrrebbe un livello di congestione veicolare non trascurabile nel tratto antistante l'edificio U14 con relativa immissione acustica e sarebbe pertanto in contrasto la normativa vigente. A riprova di questa tesi si allegano le rilevazioni del rumore ambientale (Allegato 4.Acustica.2015.pdf) svolte nel novembre 2015 per conto del Comune di Sesto San Giovanni in via Porto Corsini e via Fiume (principale adduttore di traffico del nuovo itinerario proposto) dove, nel periodo diurno, è stato misurato un valore di 68,3 db(a).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>INTERVENTO P/02 VIABILITÀ LOCALE SARCA - VIA SESTO SAN GIOVANNI L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda. La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale e può essere funzionalmente completata dalla riqualificazione dell'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi, per consentire la manovra di svolta a sinistra da via Bignami verso il centro città, nonché, ai veicoli diretti verso Nord, di immettersi direttamente sulla carreggiata centrale.</p>	Stralciare completamente

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**~~Non accogliere~~ Accogliere parzialmente**

***Valutazione tecnica***

[...] Emendamento n. 1/BIS sub 11 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

***Modifica proposta***

In Appendice 2, alla fine del capitolo "Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni", si aggiunge la frase: "L'intervento si configura come ricucitura di viabilità locale, a servizio di relazioni di origine e destinazione all'area e di relazioni internazionali tra i soli quartieri al contorno. Dovrà quindi essere accompagnata da provvedimenti di regolamentazione e contenimento del traffico e moderazione della velocità nonché, se necessario di schemi di circolazione che tendano a tale obiettivo, a partire dall'esperienza positiva dell'attuale corsia riservata. La domanda afferente alle relazioni est ovest di più ampio raggio dovrà essere soddisfatta da itinerari a maggiore capacità presenti nell'area."

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_20	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: INTERVENTO P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Confrontando la tavola 7 (Stato di fatto) e la tavola 13 (Scenario di Piano) si possono osservare i previsti effetti dell'intervento in oggetto, con un netto peggioramento della congestione di via Porto Corsini ed un conseguente peggioramento della situazione dell'inquinamento atmosferico e acustico per i residenti e una riduzione dell'efficienza del TPL (nello specifico linee bus 51 e 87). Considerando che il PUMS, tra gli altri, si pone gli obiettivi fondamentali (tabella 1.1) di: • "1.b Ridurre la dipendenza dal mezzo privato motorizzato", • "2.b Ridurre l'esposizione della popolazione al rumore e agli inquinanti atmosferici", • "3.c Prevenire e contenere l'inquinamento acustico", • "4.c Promuovere l'efficienza economica del traffico commerciale (riducendo la congestione e migliorando gli indici di carico), appare evidente che l'intervento in questione è nettamente in contrasto con tali obiettivi e non può essere giustificato dalla coerenza con il solo punto 1.a. Si noti anche che un eventuale futuro accordo con il Comune di Sesto San Giovanni relativo ad una riorganizzazione del sistema di intersezioni con viale Monza/Marelli/Edison/Italia esula dalla programmazione del PUMS e, non potendone qui prevedere e valutare gli effettivi risultati, non può essere considerato come presupposto convalidante l'intervento in oggetto.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>INTERVENTO P/02 VIABILITÀ LOCALE SARCA - VIA SESTO SAN GIOVANNI</p> <p>L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda. La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale e può essere funzionalmente completata dalla riqualificazione dell'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi, per consentire la manovra di svolta a sinistra da via Bignami verso il centro città, nonché, ai veicoli diretti verso Nord, di immettersi direttamente sulla carreggiata centrale.</p>	

#### ESITO PROPOSTO

**Esito**

Si propone di

**~~Non accogliere~~ Accogliere parzialmente**

**Valutazione tecnica**

[...] Emendamento n. 1/BIS sub 11 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

**Modifica proposta**

In Appendice 2, alla fine del capitolo "Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni", si aggiunge la frase: "L'intervento si configura come ricucitura di viabilità locale, a servizio di relazioni di origine e destinazione all'area e di relazioni internazionali tra i soli quartieri al contorno. Dovrà quindi essere accompagnata da provvedimenti di regolamentazione e contenimento del traffico e moderazione della velocità nonché, se necessario di schemi di circolazione che tendano a tale obiettivo, a partire dall'esperienza positiva dell'attuale corsia riservata. La domanda afferente alle relazioni est ovest di più ampio raggio dovrà essere soddisfatta da itinerari a maggiore capacità presenti nell'area."

**Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_21	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: INTERVENTO P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il nuovo itinerario proposto lambisce l'edificio U14 della Università Bicocca. Trattandosi di un edificio adibito a funzioni scolastiche (erroneamente non riportato nella zonizzazione acustica del Comune di Milano) gode di particolare protezione rientrando nella Classe I prevista dal disciplinare di attuazione della Classificazione Acustica del Comune di Milano, di conseguenza soggetta ad un valore limite di immissione sonora di 50 db(a) nel periodo diurno. Si noti che il DPR 142/2004 prevede, sia per le strade esistenti che per quelle di nuova realizzazione, un'ampiezza della fascia acustica di pertinenza di 30 metri. L'edificio U14 della Università Bicocca si affaccia direttamente sul nuovo itinerario proposto rientrando appieno in questa fascia. Come si può osservare confrontando la tavola 7 (Stato di fatto) e la tavola 13 (Scenario di Piano), l'intervento in oggetto produrrebbe un livello di congestione veicolare non trascurabile nel tratto antistante l'edificio U14 con relativa immissione acustica e sarebbe pertanto in contrasto la normativa vigente. A riprova di questa tesi si allegano le rilevazioni del rumore ambientale (Allegato 4.Acustica.2015.pdf) svolte nel novembre 2015 per conto del Comune di Sesto San Giovanni in via Porto Corsini e via Fiume (principale adduttore di traffico del nuovo itinerario proposto) dove, nel periodo diurno, è stato misurato un valore di 68,3 db(a).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>INTERVENTO P/02 VIABILITÀ LOCALE SARCA - VIA SESTO SAN GIOVANNI L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione via Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda. La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale e può essere funzionalmente completata dalla riqualificazione dell'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi, per consentire la manovra di svolta a sinistra da via Bignami verso il centro città, nonché, ai veicoli diretti verso Nord, di immettersi direttamente sulla carreggiata centrale.</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 1/BIS sub 11 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

<b>Modifica proposta</b>

**In Appendice 2, alla fine del capitolo “Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni”, si aggiunge la frase: “L’intervento si configura come ricucitura di viabilità locale, a servizio di relazioni di origine e destinazione all’area e di relazioni internazionali tra i soli quartieri al contorno. Dovrà quindi essere accompagnata da provvedimenti di regolamentazione e contenimento del traffico e moderazione della velocità nonché, se necessario di schemi di circolazione che tendano a tale obiettivo, a partire dall’esperienza positiva dell’attuale corsia riservata. La domanda afferente alle relazioni est ovest di più ampio raggio dovrà essere soddisfatta da itinerari a maggiore capacità presenti nell’area.”**

*Note*

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
081_02	Patrizia Augusti	458292/2017	09/10/2017 09:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Si chiede di cassare il progetto di realizzare un tratto dell'itinerario tangenziale alternativo al progetto abbandonato dell'Interquartiere che il PUMS prevede di realizzare attraverso il collegamento diretto del tratto a fondo cieco di Viale Sarca con il ponte di via Porto Corsini, così come esemplificato a pagina XII dell'appendice II (INTERVENTO P/02).</p> <p>Tale ipotesi avrebbe ripercussioni su tutto il settore nord, rendendo in particolare via Porto Corsini un itinerario privilegiato verso il sistema autostradale, soluzione insostenibile dal punto di vista ambientale e sociale</p> <p>Facciamo inoltre presente che esiste già un collegamento che mette in relazione viale Monza con Fulvio Testi posto appena più a nord del nuovo collegamento ipotizzato dal PUMS, ovvero l'itinerario Buozi, Morganti, Carducci, Clerici, e altre possibili alternative più a sud, in territorio di Milano, tra le quali la nuova viabilità prevista nell'AdP Scali Ferroviari dismessi entro l'area di Greco Pirelli.</p> <p>Inoltre il tratto in questione è in parte di competenza del Comune di Sesto San Giovanni, con il quale non esistono accordi in merito e che in passato si è già ufficialmente dichiarato contrario all'intervento.</p> <p>Si ritiene infine evidente che il seppur necessario intervento di razionalizzazione e messa in sicurezza dei flussi complementari dell'intersezione via Fiume, viale Edison e viale Monza, non potrà offrire adeguata capacità di smaltimento dei nuovi flussi attratti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>INTERVENTO P/02 VIABILITÀ LOCALE SARCA - VIA SESTO SAN GIOVANNI</p> <p>L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda. La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale e può essere funzionalmente completata dalla riqualificazione dell'intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi, per consentire la manovra di svolta a sinistra da via Bignami verso il centro città, nonché, ai veicoli diretti verso Nord, di immettersi direttamente sulla carreggiata centrale.</p>	Stralciare completamente

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere Accogliere parzialmente</b>
-------------------------------	---

<b>Valutazione tecnica</b> [...] Emendamento n. 1/BIS sub 11 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.
--

<b>Modifica proposta</b> In Appendice 2, alla fine del capitolo “Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni”, si aggiunge la frase: “L’intervento si configura come ricucitura di viabilità locale, a servizio di relazioni di origine e destinazione all’area e di relazioni internazionali tra i soli quartieri al contorno. Dovrà quindi essere accompagnata da provvedimenti di regolamentazione e contenimento del traffico e moderazione della velocità nonché, se necessario di schemi di circolazione che tendano a tale obiettivo, a partire dall’esperienza positiva dell’attuale corsia riservata. La domanda afferente alle relazioni est ovest di più ampio raggio dovrà essere soddisfatta da itinerari a maggiore capacità presenti nell’area.”
---

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
079_04	(Comune di Milano) Direttore Area Pianificazione Tematica e Valorizzazione Aree - Giancarlo Tancredi	449909/2017	09/10/2017 09:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	In coerenza con l'osservazione n 079_02 modifica del percorso della linea F, che combacerà con l'attuale linea tram 27 P.za Fontana —V.le Ungheria. Inserimento della nuova linea J, che collegherà via Repetti a Rogoredo FS, attraverso il Q.re S. Giulia sul nuovo percorso, sovrapponendosi alla linea F lungo le vie Marco Bruto e Mecenate.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Accogliere parzialmente</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si concorda con l'aggiornamento proposto, tuttavia, alla luce dei più recenti sviluppi, risulta più coerente sostituire "Repetti" con "q.re Forlanini M4".

<b>Modifica proposta</b>
Tavola 2: modificare la Linea F , P.zza Fontana - V.le Ungheria: riprendendo il percorso dell'attuale27 e aggiungendo la Linea J, Rogoredo FS — q.re Forlanini M4:

<b>Note</b>
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
097_06	(Municipio 1) Assessore Urbanistica, Mobilità, Commercio e Artigianato - Mattia Ibrahim Abdu Ismahil	460736/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Motivazione: La tavola numero 2 non appare coerente con quanto indicato nel testo del documento di piano in relazione alla proposta relativa alle linee tranviarie. Pertanto si propongono adeguamenti della tavola (Vedi riquadri "Tavola da modificare" [[Proposta n.1]] Sostituzione del primo sottotitolo della legenda "Velocizzazione rete tranviaria" con "Velocizzazione rete portante" in coerenza con quanto descritto all'interno del Documento di Piano al paragrafo 7.2.1.4, dal quale si evince che le linee T e i corridoi veloci non sono solamente delle linee tranviarie. [[Proposta n.2]] Modifica dell'attestamento della linea TA "Bresso-Cadorna" in coerenza con quanto descritto nel Documento di Piano e raffigurato in figura 7.12 a pag. 161. Nel dettaglio, nella tavola, l'attestamento a sud dovrà essere portato in Cadorna. [[Proposta n.3]] Sostituzione di "Missori" con "Dogana" in quanto il Municipio ha già proposto l'eliminazione di ogni riferimento all'Hub Missori, che appare superato dalla recente riqualificazione della piazza Missori stessa.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Accogliere parzialmente</b>

**Valutazione tecnica**

L'osservazione consente di rendere coerente la tavola al testo. Pertanto si accoglie la richiesta di sostituire il primo sottotitolo della legenda "Velocizzazione rete tranviaria" con "Velocizzazione rete portante", modificare l'attestamento della linea T "Bresso-Cadorna". non si accoglie la richiesta di sostituire Missori con Dogana in quanto lo schema progettuale degli hub è stato sottoposto a simulazioni modellistiche i cui risultati hanno portato ad analisi costi/benefici positive. Inoltre, l'hub di missori potrebbe consentire, a differenza di Dogana, l'attestamento di due linee.

**Modifica proposta**

Nella Tavola 2 sostituire il primo sottotitolo della legenda "Velocizzazione rete tranviaria" con "Velocizzazione rete portante" e modificare l'attestamento della linea TA "Bresso-Cadorna" portandola da Cairoli a Cadorna.

**Note**