

Milano



Comune
di Milano

COMUNE DI MILANO
S POLITICHE AMBIENTA
OG 183772/2013
DIRETTORE DI SETTORE
Del 11/03/2013
S) DIRETTORE DI SETTORE
11/03/2013

Milano, 11 marzo 2013

AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO DEL COMUNE DI MILANO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA PARERE MOTIVATO FINALE

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

Richiamati:

- la Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati Piani e Programmi sull'ambiente;
- il Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n. 152, così come modificato da ultimo dal Decreto Legislativo 29 giugno 2010 n. 128, e in particolare il Titolo I "*Principi generali per le procedure di VIA, di VAS e per la valutazione d'incidenza e l'Autorizzazione Integrata Ambientale (AIA)*" e il Titolo II "*La Valutazione Ambientale Strategica*";
- la Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 e successive modifiche, avente ad oggetto "*Legge per il governo del territorio*", ed in particolare l'art. 4 "*Valutazione ambientale dei piani*", legge con la quale la Regione Lombardia già dava attuazione alla citata Direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001;
- la Deliberazione del Consiglio Regionale Lombardia n. 8/351 del 13 marzo 2007, che ha approvato gli "*Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi*", in attuazione dell'art. 4, comma 1, della Legge Regionale 11 marzo 2005 n. 12 e successive modifiche;
- la Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 8/6420 del 27 dicembre 2007 n. 8/6420, che ha approvato la "*Determinazione della procedura di Valutazione Ambientale di piani e programmi - VAS*", come modificata dalla Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 8/10971 del 30 dicembre 2009 ed entrambe, successivamente, modificate ed integrate dalla Deliberazione della Giunta Regionale Lombardia n. 9/761 del 10 novembre 2010;

SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITA'
E TRASPORTO PUBBLICO
Allegato alla proposta di Deliberazione n. 692
Composto da n. 129 pagine

Il Direttore del Settore
Ing. Stefano Riazola

COPIA
SETTORE

ALLEGATO 5

Milano



Comune
di Milano

- in particolare l'Allegato 1 alla citata Deliberazione della Giunta Regionale del 10 novembre 2010 n. 9/761;
- la Determinazione del Direttore Generale del Comune di Milano n. 61 del 27 ottobre 2011, che ha attribuito al Settore Politiche Ambientali le competenze per la gestione delle procedure comunali di Valutazione Ambientale Strategica, in qualità di Autorità Competente;
- l'art. 107 del Decreto Legislativo del 18 agosto 2000 n. 267;
- l'art. 71 del vigente Statuto del Comune di Milano;

Dato atto che:

1. in data 6 settembre 2012, l'Amministrazione Comunale, con Deliberazione della Giunta n. 1695, ha approvato le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, adottato in via definitiva con Provvedimento del Commissario per l'Emergenza del Traffico e della Mobilità nella Città di Milano n. 273 del 30 dicembre 2003, sulla base del monitoraggio dello stato di attuazione del Piano stesso e del relativo procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, (di seguito, per brevità, "VAS"), dando mandato per la sua attuazione al Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico;
2. in data 11 settembre 2012, in attuazione della succitata Deliberazione, con Determinazione Dirigenziale del Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico n. 81 (PG n. 565724/2012), in qualità di Autorità Procedente, è stato quindi avviato il procedimento di VAS relativo all'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano (di seguito, per brevità, "PGTU") ed è stata individuata nel Direttore del Settore Politiche Ambientali l'Autorità Competente per la procedura di VAS. Il relativo avviso di avvio del procedimento è stato pubblicato all'Albo Pretorio del Comune di Milano dall'11 settembre 2012 al 26 settembre 2012, sul sito web del Comune di Milano e sul sito web regionale (SIVAS);
3. in data 12 settembre 2012, con Determinazione del Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico n. 82 (PG n. 599193/2012), d'intesa con il Direttore del Settore Politiche Ambientali, con riferimento al procedimento di VAS in parola:
 - a. sono stati individuati:
 - i soggetti competenti in materia ambientale da consultare obbligatoriamente;
 - gli enti territorialmente interessati da consultare obbligatoriamente;
 - i soggetti funzionalmente interessati da invitare alla Conferenza di Valutazione;
 - i singoli soggetti del pubblico interessati all'iter decisionale;

Milano



Comune
di Milano

b. sono state definite:

- le modalità di convocazione della Conferenza di Valutazione;
- le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, nonché di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni.

Di tale provvedimento è stata data pubblicità mediante affissione all'Albo Pretorio del Comune di Milano dal 13 settembre 2012 al 28 settembre 2012, sul sito web del Comune di Milano e sul sito regionale (SIVAS);

4. in data 24 settembre 2012 al fine di consentire la presentazione di osservazioni, pareri e contributi, il Documento di Scoping, unitamente al Documento di Indirizzo Metodologico, relativi alla procedura di VAS sono stati messi a disposizione, anche ai fini della prima Conferenza di Valutazione, tramite pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e sul sito web regionale (SIVAS), nonché mediante deposito in libera visione presso il Palazzo Comunale a far data dal 24 settembre 2012 fino al 23 ottobre 2012. Di tale deposito è stata data comunicazione, attraverso posta elettronica certificata, a tutti i soggetti interessati;
5. in data 5 ottobre 2012 si è svolta la prima Conferenza di Valutazione, il cui verbale è allegato, quale parte integrante e sostanziale, al Parere Motivato rilasciato nel contesto della procedura di VAS in data 25 gennaio 2013, in atti PG n. 69820 pari data;
6. in data 20 novembre 2012 tenuto conto dei contributi pervenuti entro il periodo di messa a disposizione del Documento di Scoping, al fine di consentire la presentazione di osservazioni e contributi, l'Aggiornamento del Piano, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica sono stati messi a disposizione, anche ai fini della Conferenza di Valutazione finale, mediante pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e sul sito web regionale (SIVAS), nonché mediante deposito in libera visione presso il Palazzo Comunale, a far data dal 21 novembre 2012 fino al 19 gennaio 2013. Di tale deposito è stata data notizia alla cittadinanza attraverso comunicazione sul sito web comunale ed a tutti i soggetti interessati mediante posta elettronica certificata;
7. in data 20 dicembre 2012 si è svolta la Conferenza di Valutazione finale, il cui verbale è allegato, quale parte integrante e sostanziale, al Parere Motivato rilasciato nel contesto della procedura di VAS in data 25 gennaio 2013, in atti PG n. 69820 pari data;
8. in data 20 dicembre 2012 nell'ambito delle iniziative volte all'informazione e partecipazione del pubblico, si è svolto il Forum pubblico, il cui verbale è allegato, quale parte integrante e sostanziale, al Parere Motivato rilasciato nel contesto della procedura di VAS in data 25 gennaio 2013, in atti PG n. 69820 pari data;
9. in data 25 gennaio 2013, in atti PG n. 69820 pari data, con riferimento al procedimento di VAS in parola, l'Autorità Competente, d'intesa con l'Autorità

Milano



Comune
di Milano

Procedente hanno emesso, ai sensi dell' art. 11, comma 2, lettera c), e dell'art. 15, comma 1, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, come da ultimo modificato dal Decreto Legislativo del 29 giugno 2010 n. 128, e dell'art. 4, comma 3 *quater*, lettera c), della Legge Regionale Lombardia 11 marzo 2005 n. 12, come modificata dalla Legge Regionale n. 3 del 21 febbraio 2011, parere favorevole circa la compatibilità ambientale dell'Aggiornamento del PGTU, oggetto della procedura di VAS, condizionatamente al recepimento delle previsioni ed indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale e nella Sintesi non Tecnica, nonché all'ottemperanza delle prescrizioni contenute nel medesimo parere. Nel Parere Motivato si da atto di come sono state valutate le osservazioni ed i contributi presentati nel contesto della procedura *de qua* ed, in particolare, delle controdeduzioni alle osservazioni rilevanti nella suddetta fase della procedura di VAS;

10. in data 29 gennaio 2013, l'Amministrazione comunale, con Deliberazione della Giunta n. 72, ha adottato l'Aggiornamento del PGTU del Comune di Milano ed il relativo Rapporto Ambientale, come revisionati alla luce delle prescrizioni contenute nel Parere Motivato del 25 gennaio 2013, in atti PG n. 69820 pari data, (integrazioni del paragrafo 6.1.1 del documento denominato "*Rapporto Ambientale*" e del paragrafo 5.1.4 del documento denominato "*Stato di attuazione ed aggiornamento del PGTU*"), nonché per correggere refusi ed errori materiali e per recepire gli apporti collaborativi pervenuti in occasione della messa a disposizione della documentazione in sede di VAS e valutati positivamente dal Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico, benché non rilevanti nella suddetta fase della procedura di VAS, come precisato nella Relazione Tecnica, datata 28 gennaio 2013, allegata quale parte integrante alla citata Deliberazione n. 72/2013 (All. 1);
11. come prescritto nel citato Parere Motivato del 25 gennaio 2013, l'Autorità Procedente ha provveduto:
 - a dare divulgazione al Parere Motivato *de quo* per mezzo di pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e della Regione Lombardia, all'Albo Pretorio del Comune di Milano, come da documentazione agli atti del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico;
 - a trasmettere il Parere Motivato ai Soggetti competenti in materia ambientale, agli Enti territorialmente interessati, ed agli Soggetti funzionalmente interessati, individuati con Determinazione del Direttore Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico n. 82 del 12 settembre 2012, con nota del 5 febbraio 2013, in atti PG nn. 96921, 96931, 96943, 96954, 96964, n. 96971, 96979, 96988, n.96998, 97006, 97015, 97024, 97037, 97056, 97065, 97084, 97093, 97103, 97134, 97126, 97137, 97143, 97153, 97164, 97209, 97219, 97231, 97240, 97260, 97271, 97280, 97286, 97299, 97314, 97323, 97334, 97346, 96792, 96810, 96820, 96834, 96851, 96861, 96871, 96882, 96889;

Milano



Comune
di Milano

12. in data 30 gennaio 2013, al fine di consentire la presentazione di osservazioni, pareri e contributi, gli atti relativi all'Aggiornamento del PGTU sono stati messi a disposizione, tramite pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e sul sito web regionale (SIVAS), nonché mediante deposito in libera visione presso il Palazzo Comunale a far data dal 31 gennaio 2013 fino al 1° marzo 2013, come previsto dalla Direttiva del Ministero dei Lavori Pubblici del 26 giugno 1995 (*"Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico"*). Di tale pubblicazione è stata data comunicazione alla cittadinanza attraverso comunicazione sul sito web comunale e mediante affissione del relativo avviso all'Albo Pretorio comunale, come da documentazione agli atti del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico;
13. nei termini fissati sono pervenute n. 133 osservazioni da soggetti diversi, oltre una fuori termine, tutte controdedotte negli allegati documenti denominati *"Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di accoglimento"*, *"Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento"* e *"Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento"* predisposti in data 11 marzo 2013 dal Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico (All. 2, 3 e 4);
14. ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del vigente Regolamento comunale del Decentramento, gli atti costituenti l'Aggiornamento del PGTU, unitamente al Rapporto Ambientale, sono stati trasmessi ai Consigli di Zona, che, con la sola esclusione della Consiglio di Zona n. 8, hanno fatto pervenire i pareri di competenza. I contributi/osservazioni contenuti nei suddetti pareri sono stati valutati dal Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico in data 11 marzo 2013, come da allegato documento denominato *"Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona"* (All. 5);

Esaminati tutti i contributi, le osservazioni e i pareri pervenuti nel contesto della procedura di adozione dell'Aggiornamento del PGTU e in particolare (i) quelli che sono stati ritenuti meritevoli di accoglimento in fase di adozione dell'Aggiornamento del Piano avvenuta con Deliberazione di Giunta Comunale n. 72 del 29 gennaio 2013 e (ii) quelli presentati successivamente alla suddetta adozione del Piano del pari ritenuti meritevoli di accoglimento dal Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico, come innanzi precisato;

Presi in considerazione, in particolare, i contributi e le osservazioni valutati positivamente che, solo se attuati, potrebbero determinare significativi impatti sull'ambiente, come risulta dai documenti sopra citati predisposti dal Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico;

Valutati gli effetti ambientali prodotti dall'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano adottato, nonché le osservazioni e i pareri pervenuti, di cui è proposto l'accoglimento in sede di adozione definitiva, ed il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta;

Milano



Comune
di Milano

Per tutto quanto sopra esposto

DECRETA

1. Di confermare, ai sensi dell' art. 11, comma 2, lettera c), e dell'art. 15, comma 1, del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152, come da ultimo modificato dal Decreto Legislativo del 29 giugno 2010 n. 128, e dell'art. 4, comma 3 *quater*, lettera c), della Legge Regionale Lombardia 11 marzo 2005 n. 12, come modificata dalla Legge Regionale n. 3 del 21 febbraio 2011, il parere favorevole circa la compatibilità ambientale dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, a condizione che vengano recepite le previsioni ed indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale e nella Sintesi non Tecnica, nonché vengano ottemperate le seguenti prescrizioni:
 - sia effettuato un aggiornamento del Rapporto Ambientale, con eventuale aggiornamento della procedura di VAS, qualora, trovato riscontro positivo sotto l'aspetto tecnico, amministrativo ed economico, siano programmati gli interventi derivanti dalle osservazioni/contributi valutati positivamente in sede di adozione e di adozione definitiva dell'Aggiornamento del PGTU, qualora ritenuti di significativo impatto sull'ambiente, relativi a:
 - incremento e/o estensione delle "Zone 30",
 - incremento e/o estensione delle "Zone a Traffico Limitato (ZTL)" e delle aree a pedonalità privilegiata,
 - estensione, incremento e/o ricollocazione di itinerari ciclistici localizzati e di corsie riservate,
 - delocalizzazione e/o riorganizzazione dei parcheggi d'interscambio;
 - modifica del sistema di regolamentazione del transito e della sosta dei bus turistici,
 - siano debitamente considerati, in sede di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), gli scenari derivanti da osservazioni/contributi, valutati positivamente in sede di adozione e di adozione definitiva dell'Aggiornamento del PGTU, riguardanti le proposte di modifica del disegno complessivo della rete di mobilità ciclistica;
2. di disporre, sin d'ora, una revisione del Rapporto Ambientale, con eventuale aggiornamento della procedura di VAS, qualora, in sede di adozione definitiva dell'Aggiornamento del PGTU, fossero introdotte, da parte del Consiglio Comunale, modifiche all'Aggiornamento del Piano ritenute significative e tali da necessitare ulteriori analisi e valutazioni ambientali;
3. di disporre che l'Autorità Procedente provveda alla trasmissione del presente Parere Motivato Finale ai Soggetti competenti in materia ambientale, agli Enti territorialmente interessati ed ai Soggetti funzionalmente interessati, individuati

9
P
X



con Determinazione del Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico n. 82 del 12 settembre 2012;

4. di disporre che l'Autorità Competente provveda alla divulgazione del presente parere per mezzo di pubblicazione sul sito web del Comune di Milano e della Regione Lombardia (SIVAS), nonché all'Albo Pretorio del Comune di Milano.

Sono fatte salve le previsioni, indicazioni e prescrizioni, contenute nel Parere Motivato del 25 gennaio 2013, in atti PG n. 69820 pari data, che si intendono qui integralmente richiamate e confermate.



VISTO D'INTESA

IL DIRETTORE DEL SETTORE
POLITICHE AMBIENTALI
AUTORITÀ COMPETENTE VAS
Dott.ssa Laura PERONCINI

IL DIRETTORE DEL SETTORE
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ
E TRASPORTO PUBBLICO
AUTORITÀ PROCEDENTE VAS
Ing. Stefano RIAZZOLA

SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE
MOBILITÀ E TRASPORTO PUBBLICO

Ai sensi del D.P.R. 28-12-2000, n° 445 e successive
modifiche, attesto che il presente documento, com-
posto da n. facciate è copia conforme
all'originale, qui depositato.

Milano,

Il Direttore di Settore
Ing. Stefano Riazola



IL RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO: dott. Andrea ZELIOLI

Pratica trattata da: dott.ssa Antonella De Martino tel. 02.884.54546



SETTORE PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITA' E TRASPORTO PUBBLICO
Allegato alla proposta di Deliberazione n. 222
COMPOSTO DA n. 6 PAGINE E DA UN DOCUMENTO DI n. 71 PAGINE.

Il Direttore del Settore
Ing. Stefano Riazola

ALLEGATO 1

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

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE

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

RELAZIONE TECNICA

Composta da n. 6 pagine e da n. 1 documento allegato

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

Ing. Stefano Riazola

Milano, 28 gennaio 2013

DI MILANO





I principali strumenti specifici di pianificazione della mobilità e del traffico di cui dispongono le amministrazioni comunali sono il Piano Urbano della Mobilità (PUM) ed il Piano Urbano del Traffico (PUT).

Il Piano Urbano della Mobilità (PUM) istituito con Legge n. 340 del 24.11.2000, ha gli obiettivi di "soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car sharing e car pooling e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane" (art. 22 L.340/2000).

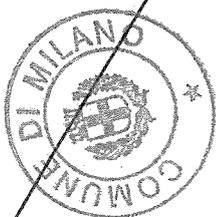
I Piani Urbani della Mobilità comprendono l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) è disciplinato dall'art. 36 del D. Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i. - Nuovo Codice della Strada, che impone ai comuni, con popolazione residente superiore a trentamila abitanti, l'adozione del piano urbano del traffico. Tali "piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire". Il PUT è articolato, secondo quanto indicato dalle Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico del Ministero dei Lavori Pubblici, del 24 giugno 1995, in Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e piani di dettaglio.

Lo stato della pianificazione nel Comune di Milano evidenzia, in relazione ai suddetti strumenti, un quadro stratificato nel tempo:

- ✓ Piano Urbano della Mobilità per la Città di Milano (Deliberazione di Consiglio Comunale n. 30 del 19 marzo 2001) e successiva variante e aggiornamento del 2006 (Provvedimento n. 600 del 22 maggio 2006);
- ✓ Piano Generale del Traffico Urbano (Provvedimento del Commissario per l'Emergenza del Traffico e della Mobilità nella Città di Milano n. 273 del 30 dicembre 2003)
- ✓ Piani particolareggiati del Traffico Urbano per ciascuna zona di decentramento (Provvedimenti del Commissario per l'Emergenza del Traffico e della Mobilità nella Città di Milano n. 370 del 21 dicembre 2004 e da n. 535 a n. 542 del 6 dicembre 2005).

L'Amministrazione ha poi, in diversi atti e piani, ancorché non specificatamente incentrati sul tema del traffico e della mobilità, assunto indirizzi inerenti ai temi suddetti. In particolare:





- ✓ il Piano di Governo del Territorio, approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 16 del 22 maggio 2012. In esso sono anche affrontati gli aspetti inerenti il sistema della mobilità e le ipotesi di sviluppo delle reti in coerenza con le scelte di Piano relative all'evoluzione del sistema insediativo;
- ✓ il Piano Generale di Sviluppo (PGS) 2011/2016, approvato con deliberazione di Consiglio Comunale n. 9 del 12 marzo 2012, che individua tra le linee di azione strategiche il miglioramento del sistema della mobilità urbana, lo sviluppo di sistemi di controllo e gestione della mobilità anche mediante l'uso di tecnologie evolute, l'estensione degli ambiti riservati alla mobilità dolce, la razionalizzazione ed organizzazione del sistema dei parcheggi;
- ✓ la Relazione Previsionale e Programmatica, approvata con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 24 del 29 giugno 2012 che, in relazione alle suddette linee strategiche di azione, esplicita la valutazione riguardo ai mezzi finanziari all'orizzonte 2014.

Il PGTU 2003 afferma la scelta di assegnare una visione meno rigida della valenza temporale del PGTU, assumendo un respiro maggiore, proprio in funzione dell'elevato livello di progettualità espresso dal Comune di Milano. Gli interventi necessari per costruire il modello di rete indicati nel quadro progettuale del PGTU 2003 erano infatti previsti in parte nell'orizzonte di breve periodo ed in parte nell'orizzonte di lungo periodo.

Il PGTU 2003 evidenzia in particolare che le tipologie di interventi che necessitavano di orizzonte attuativo di lungo periodo erano condizionate sia alla disponibilità di risorse in bilancio sia al monitoraggio degli interventi stessi ed alla loro funzionalità al raggiungimento degli obiettivi fissati.

Gli interventi previsti nel PGTU 2003, data l'entità anche economica, hanno quindi impegnato l'Amministrazione su diverse annualità e, per taluni di essi, sono ancora in corso le procedure relative a progettazione e realizzazione.

Tra gli aspetti maggiormente rilevanti in termini di riqualificazione ambientale del centro rientra l'introduzione del c.d. road pricing, previsione indicata nel PGTU 2003 di lungo periodo, poi sperimentata nel corso degli anni prima mediante una metodologia di applicazione basata sul livello di emissione di inquinanti dei veicoli poi mediante una applicazione basata sulla congestione, ampiamente documentate dai dati rilevati.

I risultati di tali sperimentazioni hanno costituito la base per la valutazione dello scenario di applicazione del c.d. road pricing considerato nella procedura di VAS come alternativo allo scenario di circolazione canalizzata, cosiddetta a "loop", anch'esso indicato nelle previsioni del PGTU 2003.

Si è quindi rilevata l'esigenza di provvedere all'aggiornamento del documento di piano al fine anche di esplicitare lo stato di attuazione degli interventi e delle proposte e di verificarne la coerenza con le scelte degli altri strumenti programmatici assunti dall'Amministrazione sopra citati, oltre che con le esigenze emergenti della città in termini di sviluppo sostenibile della mobilità.

Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 1695 del 06.09.2012 sono state quindi approvate le linee di indirizzo per l'avvio del procedimento di aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano sulla base del monitoraggio dello stato di attuazione ed avvio della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS).





Come previsto dalla normativa Regionale e Statale ed in conformità alla Direttiva Europea¹, è stato avviato l'endoprocedimento di Valutazione Ambientale Strategica dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano in chiave di sostenibilità ambientale, in quanto ritenuto suscettibile di determinare effetti significativi sull'ambiente, come anche previsto nell'elenco dei piani e programmi espressamente citati dalla normativa di riferimento.

Con Determinazione Dirigenziale n. 81 dell'11.09.2012 del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico del Comune di Milano, è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) *"relativa all'aggiornamento del vigente Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) di Milano"*. Il medesimo atto ha individuato quale Autorità competente per la VAS, il Direttore del Settore Politiche Ambientali, della Direzione Centrale Mobilità, Trasporti e Ambiente del Comune di Milano.

Con successiva Determinazione Dirigenziale n. 82 del 12.09.2012, il Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico del Comune di Milano, d'intesa con il Direttore del Settore Politiche Ambientali, hanno individuato i soggetti competenti in materia ambientale, gli Enti territorialmente interessati, i soggetti funzionalmente interessati e i singoli soggetti del pubblico interessati all'iter di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), relativa all'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, ed hanno altresì dato atto delle modalità di svolgimento della VAS medesima, e delle modalità di informazione e comunicazione, in conformità a quanto previsto dalla D.G.R. 10.11.2010 n. IX/761.

Si è quindi provveduto a depositare, dal 24 settembre al 23 ottobre 2012, per la libera visione al pubblico, il *"Documento di indirizzo metodologico per l'aggiornamento del PGTU"* e il *"Documento di Scoping"* (Rapporto Preliminare), presso gli uffici dell'Autorità Procedente e dell'Autorità Competente, e a pubblicare i medesimi documenti sul sito web del Comune di Milano e sul portale internet SIVAS della Regione Lombardia.

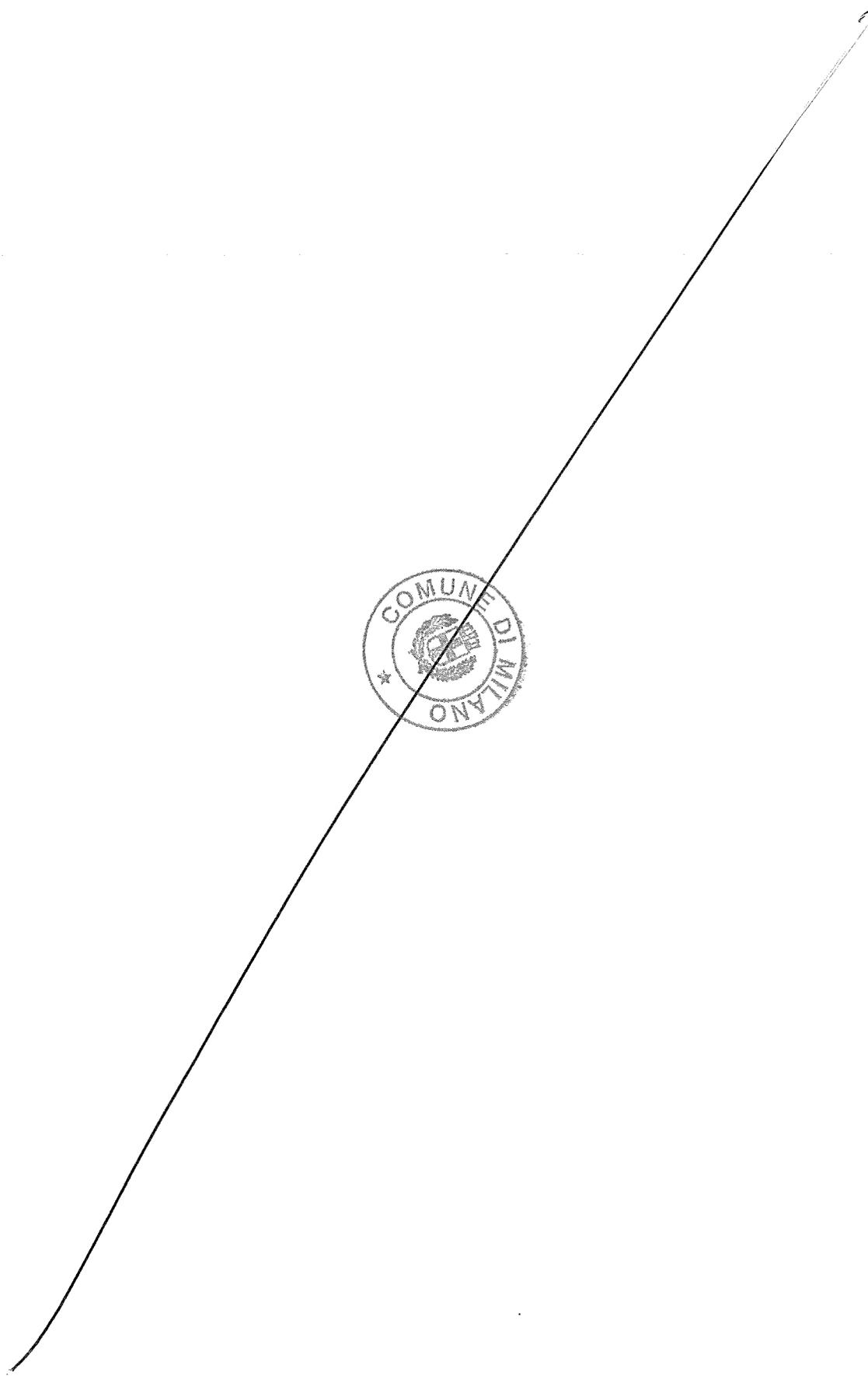
Di detto deposito è stato inoltre dato avviso mediante comunicazione e-mail e posta elettronica certificata, ai soggetti competenti in materia ambientale, agli enti territorialmente interessati e ai soggetti funzionalmente interessati.

In data 5.10.2012 si è tenuta la prima Conferenza di Verifica presso gli uffici del Comune di Milano, avente ad oggetto l'avvio della consultazione pubblica per l'elaborazione dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano e della Valutazione Ambientale Strategica.

Nel corso della conferenza sono stati presentati ai soggetti competenti in materia ambientale ed enti territorialmente interessati, i seguenti documenti:

- ✓ *"Documento di indirizzo metodologico"*, che è alla base dell'aggiornamento di questo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) e che è stato sviluppato coerentemente con la struttura del PGTU 2003, riprendendo tra gli obiettivi il miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale, l'efficientamento e il miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale, la riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, il risparmio energetico e il rispetto dei valori dell'ambiente urbano.
- ✓ *"Documento di Scoping"* (Rapporto Preliminare) che riporta l'impostazione metodologica della procedura di VAS.

¹ D.C.R. n. VIII/351 del 13/3/2007 "Indirizzi Generali per la Valutazione Ambientale di piani e programmi (VAS)" e s.m.i.;
D.G.R. n. VIII/6420 del 27/12/2007 "Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi - VAS" e s.m.i.;
Direttiva Europea 2001/42/CE del 27/6/2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente;
D. Lgs. n. 152 del 3/4/2006 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.





Entro il 23 ottobre 2012, termine ultimo di ricezione delle osservazioni relative al "Documento di indirizzo metodologico per l'aggiornamento del PGTU" e al "Documento di Scoping" (Rapporto Preliminare), sono pervenute all'Amministrazione Comunale n. 11 osservazioni, che sono state esaminate e controdedotte nel successivo Rapporto Ambientale.

Tenuto conto di tali osservazioni in data 20 novembre 2012, il Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico del Comune di Milano ha messo a disposizione nei modi di rito, i seguenti documenti, come previsto dalle norme vigenti:

- ✓ "PGTU – Stato di attuazione e aggiornamento",
- ✓ "Rapporto Ambientale",
- ✓ "Sintesi non tecnica".

I sopra citati documenti sono stati depositati in libera visione al pubblico a far tempo dal 21 novembre 2012 fino al 19 gennaio 2013 - termine prorogato al 21 gennaio 2013 perché ricadente nella giornata di sabato, giorno di chiusura degli uffici - per la presentazione di osservazioni presso gli Uffici del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico e del Settore Politiche Ambientali, e altresì pubblicati sul sito web del Comune di Milano e sul portale internet SIVAS della Regione Lombardia.

È stato inoltre dato avviso di detto deposito mediante comunicazione e-mail e posta elettronica certificata, ai soggetti competenti in materia ambientale, agli enti territorialmente interessati e ai soggetti funzionalmente interessati.

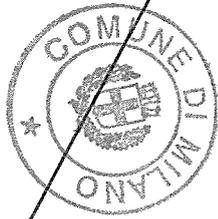
In data 20 dicembre 2012, presso l'Acquario Civico del Comune di Milano, si è svolta la seconda e conclusiva seduta della Conferenza di Valutazione, nel corso della quale sono stati presentati i documenti "PGTU – Stato di attuazione e aggiornamento", "Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica". Nella medesima giornata, sempre presso l'Acquario Civico del Comune di Milano, i suddetti documenti sono stati presentati al pubblico nell'ambito di un Forum cittadino.

Entro il termine ultimo di ricezione delle osservazioni alla proposta di Documento di Piano: "PGTU - Stato di attuazione e aggiornamento", al "Rapporto Ambientale" ed alla "Sintesi non tecnica" - sono pervenuti all'Amministrazione contributi e osservazioni da parte di 33 soggetti diversi. Nel complesso tali contributi riguardavano 183 specifici temi.

Il Direttore del Settore Politiche Ambientali, quale Autorità Competente per la VAS, relativa all'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano, acquisiti i documenti inerenti al procedimento ha espresso con Provvedimento Dirigenziale PG 69820/2013 del 25 gennaio 2013, il proprio parere favorevole sulla compatibilità ambientale del Documento di Piano: "PGTU - Stato di attuazione e aggiornamento", a condizione che si recepiscano le previsioni ed indicazioni contenuti nel "Rapporto Ambientale" e nella "Sintesi non tecnica", nonché si ottemperi alle prescrizioni, modifiche ed integrazioni esposte nel sopra citato Provvedimento Dirigenziale.

Sono state ritenute rilevanti ai fini della presente fase della procedura di VAS 14 osservazioni di cui 2 sono state ritenute meritevoli di accoglimento.

I rimanenti apporti collaborativi non rilevanti ai fini della presente fase della procedura di VAS, sono stati tuttavia puntualmente esaminati dal Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico e, laddove valutati positivamente, sono stati utilizzati nell'elaborazione della proposta di "PGTU - Stato di attuazione e aggiornamento", come si evince dal documento allegato alla presente relazione.

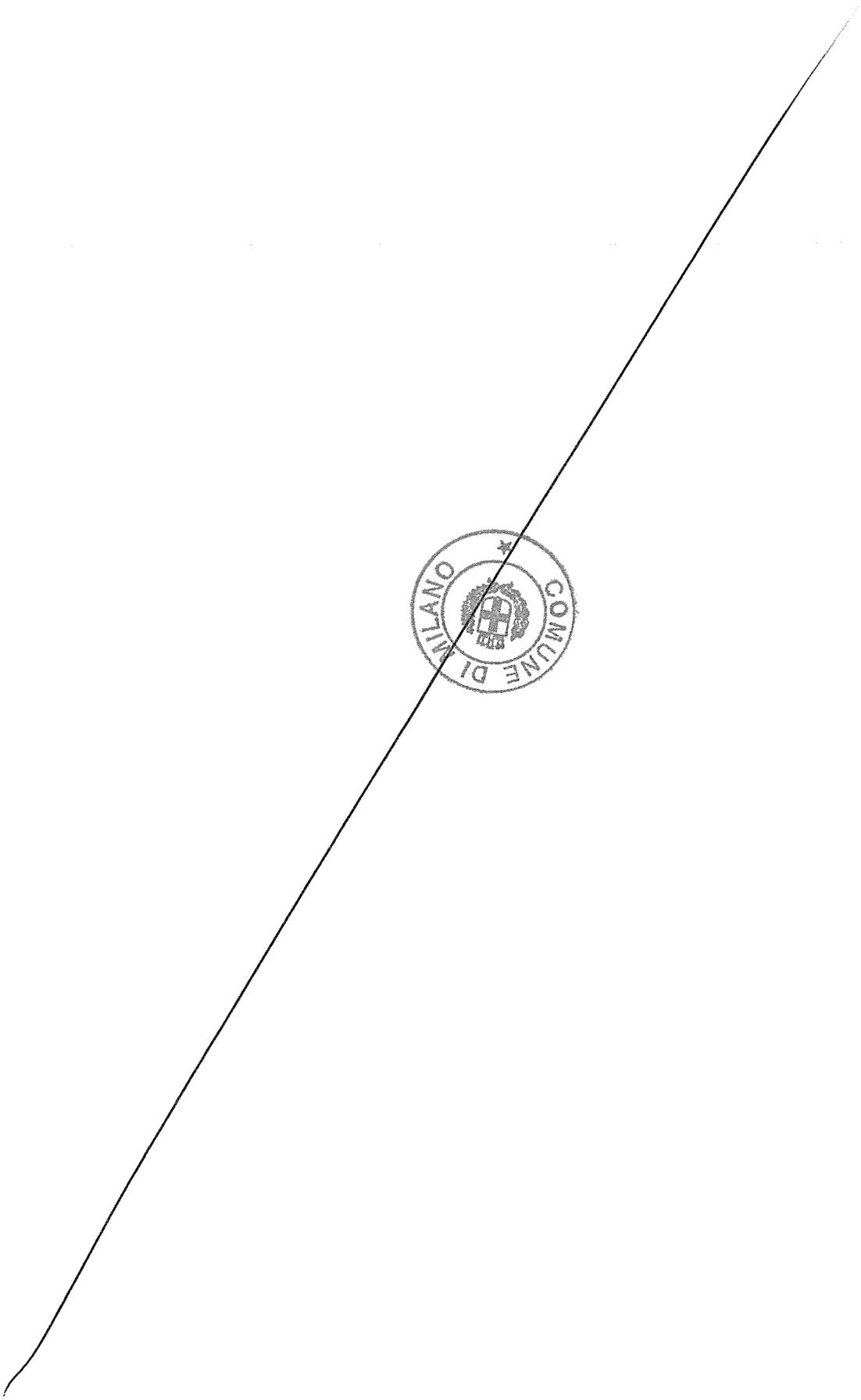
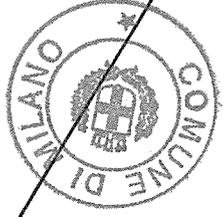


Ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE e della Deliberazione del Consiglio Regionale n. VIII/351 del 13.3.2007 e s.m.i. il Direttore del Settore Pianificazione e Programmazione Mobilità e Trasporto Pubblico, quale Autorità procedente ha quindi predisposto la "Dichiarazione di Sintesi".

Nei documenti "PGTU - Stato di attuazione e aggiornamento", "Rapporto Ambientale" e "Sintesi non tecnica" si è inoltre provveduto alla correzione di refusi o errori materiali.

Quindi, ai sensi del combinato disposto della Deliberazione del Consiglio Regionale n. VIII/351 del 13.3.2007 e s.m.i., della Deliberazione della Giunta Regionale n. VIII/6420 del 27.12.2007 e s.m.i. e delle Direttive per la redazione, adozione e attuazione dei Piani Urbani del Traffico del Ministero dei Lavori Pubblici, pubblicate sul supplemento ordinario della Gazzetta Ufficiale n. 146 del 24.06.95, viene proposta alla Giunta Comunale l'adozione dell'"Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano", costituito dai seguenti documenti, tutti allegati alla proposta di deliberazione di cui trattasi:

- "PGTU - Stato di attuazione e aggiornamento", come modificato sulla base dei contenuti, prescrizioni, modifiche ed integrazioni del "Parere Motivato" sulla compatibilità ambientale, sulla base della correzione di refusi o errori materiali, nonché sulla base degli apporti collaborativi pervenuti in occasione della obbligatoria messa a disposizione della documentazione in sede di procedimento di VAS e valutati positivamente;
- "Rapporto Ambientale";
- "Sintesi non tecnica";
- "Parere Motivato";
- "Dichiarazione di Sintesi".



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

PROPOSTA DI DELIBERAZIONE DI GIUNTA COMUNALE

**OGGETTO: ADOZIONE DELL'AGGIORNAMENTO DEL PIANO GENERALE DEL
TRAFFICO URBANO (PGTU) DEL COMUNE DI MILANO**

**RELAZIONE TECNICA
ALLEGATO**

**Esame degli apporti collaborativi
pervenuti nella presente fase
della Procedura dbVAS**





Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Elenco osservazioni pervenute

Soggetto	n. protocollo	n. osservazioni
ARPA - dip. Milano	PG 842418/2012	1
ASL	PG 842430/2012	1
UTP – Associazione Utenti Trasporto Pubblico – Segreteria Regionale Lombardia	PG 15347/2013	5
Paolo Tagliacarne – ASD Turbolento	PG 15361/2013	1
Simone Muzza	PG 820605/2012	4
Jacopo Sacerdote	PG 15219/2013	2
Stefano D'Onofrio	PG 31908/2013	15
Gorla Domani - FRANCO TORTI	PG 31888/2013	2
Paolo Brotto	PG 47763/2013	4
ConfCommercio –Imprese per l'Italia – Milano Lodi Monza e Brianza	PG 42888/2013 PG 52350/2013	8
Assolombarda	PG 42894/2013	11
Fabrizia Cova Villoresi	PG 42870/2013	3
TAM – Tassisti Artigiani Milanesi	PG 42904/2013	12
Comune di Settimo Milanese	PG 43144/2013	3
Walter Monici con adesione di 11 altri soggetti	PG 46987/2013	2
ATM	PG 46992/2014	8
Settore Infrastrutture per la Mobilità	PG 45676/2013	1
Monica Tortoreto per Gruppo per la Mobilità sostenibile zona 2	PG 44891/2013	6
ASSIMPREDIL ANCE	PG 47755/2013	7
Attilio Casella	PG 45644/2013	1
Sergio Preti	PG 45657/2013	1
Consiglio Zona 8	PG 44669/2013	8
Comune di Sesto San Giovanni	PG 49467/2013	9
Settore Parcheggi	PG 49036/2013	1
Ciclobby – FIAB	PG 45633/2013	4
Paola Villani- Claudio Bacigalupo	PG 45626/2013	43
Genitori Antismog	PG 47752/2013	2
Alberto Proietti	PG 52348/2013	1
Semenza-Miglietti	PG 51191/2013	2
Elisabetta Strada	PG 51900/2013	9
Simone Locatelli	PG 45665/2013	1
Walter Monici Design Studio	PG 49436/2013	5
Alessandro Martello	PG 848820/2012	1



[Handwritten signature]

Soggetto	ARPA - Dip. Milano
Tipologia	Soggetto competente in materia ambientale
n. protocollo	PG 842418/2012
Data	27/12/12
n. osservazione	1
Sintesi dell'osservazione	<p>Si prende atto dell'esame/valutazione alle osservazioni formulate in sede di scoping.</p> <p>Per quanto riguarda invece la valutazione degli effetti sull'ambiente delle azioni previste dal PGTU, si rileva che le stesse costituiscono un set consolidato di buone pratiche, potenzialmente efficaci per quanto riguarda la possibilità di migliorare gli effetti sull'ambiente del traffico cittadino.</p> <p>Si ritiene comunque opportuno che si dia attuazione a quanto indicato al capitolo 9 del rapporto ambientale, ed in particolare a quanto previsto e descritto nel par. 9.2 "Sistema di governance del monitoraggio", ed in sede di monitoraggio la verifica degli effettivi vantaggi prodotti dai previsti interventi del PGTU.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
Tema oggetto dell'osservazione	Valutazione degli effetti ambientali, monitoraggio delle azioni di piano
Esame/Valutazione	Il contributo dell'osservazione si configura come condivisione del contenuto dei documenti messi a disposizione e richiesta di attuazione del previsto monitoraggio che viene recepito nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS



Soggetto	ASL
Tipologia	Soggetto competente in materia ambientale
n. protocollo	PG842430/2012
data	27/12/12
n. osservazione	1
Sintesi dell'osservazione	Le tematiche di interesse di ASL risultano tutte sufficientemente analizzate con esito favorevole.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
Tema oggetto dell'osservazione	Non specificato
Esame/Valutazione	Il contributo dell'osservazione si configura come condivisione del contenuto dei documenti messi a disposizione
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	


6/142

Soggetto	UTP – Associazione Utenti Trasporto Pubblico – Segreteria regionale Lombardia
Tipologia	Associazione di categoria
n. protocollo	PG15347/2013
data	09/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Si rilevano numerosi riferimenti alla questione ambientale. Si nota però che nel periodo 2003 – 2012 l'incremento dell'offerta di TPL, pari al 10,3%, corrispondente a circa 13,5 milioni di vetture*km, è stato maggiore per i servizi della metropolitana (+17,7% per 9,6 milioni di vetture*km) e per le linee automobilistiche (+15,5%, pari a 6,9 milioni di vetture*km). In riduzione l'offerta di servizio tranviario, con un calo del 9,4% pari a circa 2,9 milioni di vetture*km. Dalla lettura di questi dati si evince che, in superficie, il servizio automobilistico (motori diesel, alimentazione a gasolio) è più che raddoppiato e ha sostituito totalmente il servizio di trasporto tranviario elettrificato.</p> <p>Si è d'accordo con l'incremento dell'offerta di trasporto pubblico e il miglioramento della capillarità dei servizi, non sulla reale volontà di interventi "ambientali", in quanto si rileva che le tratte tranviarie da/per i depositi utilizzano gli autobus per il servizio passeggeri, mentre i tram corrono "a vuoto" percorrendo chilometri senza effettuare servizi di trasporto.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU e Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione.</p> <p>La variazione rilevata è da considerarsi temporanea e dipendente da cantierizzazioni in corso.</p> <p>L'organizzazione del servizio non compete al PGTU ma ad altro strumento di programmazione (Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico - PTS).</p> <p>Si rileva tuttavia la necessità di un chiarimento che si propone venga recepito nel documento di piano portato in adozione.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 4.2.3. Si inserisce il seguente testo: <i>"Tale calo è principalmente da imputarsi all'apertura dei cantieri finalizzati alla realizzazione della nuova linea metropolitana 5 che hanno implicato la sostituzione di linee tranviarie con linee automobilistiche su percorsi alternativi a quelli inibiti dagli stessi cantieri. Unitamente a ciò è da registrarsi la progressiva sostituzione delle tranvie extraurbane Milano – Desio e Milano - Limbiate per consentire i previsti lavori riqualificazione e ammodernamento di impianti e materiale rotabile. Il decremento della modalità tranviaria sopra evidenziato, fotografa quindi una situazione temporanea."</i></p>



n. osservazione	2
Sintesi	<p>Si evidenzia, come rilevato dal PGTU, un notevole incremento di viaggi effettuati con motocicli. Da confronti, seppur semplificativi risulta che a Milano l'incremento del trasporto con motocicli e ciclomotori è nettamente superiore, in valori percentuali, a quello delle altre città europee.</p> <p>Si evidenzia che tale incremento è diventato un problema, in termini ambientali (inquinanti e rumore); di sicurezza stradale e di sosta regolamentata.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Traffico motocicli
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione.</p> <p>L'aggiornamento del PGTU (paragrafo 4.3.1.1) pone attenzione alla crescente criticità posta dal segmento di traffico veicolare costituito da ciclomotori e motocicli. Si propone l'integrazione al documento, rafforzando gli indirizzi già espressi (si veda Paragrafo 5.2.1) sia per quanto riguarda l'utilizzo delle corsie riservate al trasporto pubblico, ai fini di garantire l'adeguata protezione dello stesso e le condizioni di sicurezza della circolazione, sia per quanto riguarda lo sviluppo dell'offerta di sosta dedicata su strada e in struttura.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.4.1, è aggiunta la frase "Particolare attenzione dovrà essere posta alla creazione di nuova offerta di stalli dedicati a cicli e motocicli, il cui incremento significativo, soprattutto negli ambiti centrali della città e in corrispondenza delle aree maggiormente attrattive per la presenza di grandi servizi e di poli scolastici, richiede interventi di governo e regolamentazione della sosta per evitare fenomeni di occupazione indebita di aree destinate alla circolazione pedonale."</p>
n. osservazione	3
Sintesi	<p>Si riscontrano numerose imprecisioni nelle Tavole allegate al Documento di PGTU. Si segnalano:</p> <p>nella Tav. 3: "Le protezioni esistenti dei mezzi pubblici". Sono ancora comprese (solo due esempi) le sedi riservate solo tramviarie di viale Rubicone, ora dismesso, e Segesta-Axum (ma i tram torneranno su questo percorso?).</p> <p>nella Tav. 4: "Evoluzione della rete di trasporto pubblico". In questa tavola, a fronte degli ampliamenti previsti (metropolitane e metrotranvie) si riscontra la scomparsa, per alcuni tratti, di linee tranviarie e la staticità della superstite rete filoviaria. Si ritiene possibile una revisione dei percorsi, privilegiando questi due sistemi di trasporto pubblico di superficie, elettrificato, per alcuni tratti ora serviti con autobus (i binari e le linee elettriche di alimentazione sono già presenti).</p> <p>Nella Tav. 5: L'uso di colori differenti per indicazioni ("legenda") uguali non aiutano a comprendere esattamente le evoluzioni previste per la protezione dei percorsi del TPL.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Tavole

Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione, relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modifica richiesta alla Tav. 3. La tavola rappresenta infatti la protezioni esistenti al 2012, anche se temporaneamente non vi transitano linee in esercizio. • modifica richiesta alla Tav. 4 in quanto gli interventi sulle linee di superficie non sono oggetto del presente piano ma attengono altri strumenti di pianificazione e programmazione, quali il Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico (PTS). <p>Si propone di accogliere l'osservazione relativamente a:</p> <ul style="list-style-type: none"> • modifica richiesta alla Tav. 5. La tavola non è chiara nella legenda che si propone di ridefinire come più oltre indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Tavola 5:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La dicitura contrassegnata con il tratto viola continuo è sostituita con "<i>Interventi di materializzazione e protezione delle corsie riservate esistenti (nuove tratte)</i>" • La dicitura contrassegnata con il tratto viola tratteggiato è sostituita con: "<i>Interventi di materializzazione e protezione delle corsie riservate esistenti (tratte in completamento)</i>" • La dicitura contrassegnata con il tratto blu continuo è sostituita con: "<i>Realizzazione di nuove corsie riservate</i>" • La dicitura contrassegnata con il tratto azzurro continuo è sostituita con: "<i>Riqualificazione di corsie riservate esistenti</i>"
n. osservazione	4
Sintesi	<p>Nell'ambito del settore "E – efficientamento e miglioramento della qualità del TPL".</p> <p>Nella razionalizzazione, oltre a considerare i costi (in passato questo termine è sempre stato utilizzato per ridurre i servizi di TPL, in particolare per quelli a maggiore sostenibilità ambientale, ovvero tram e filobus) sono da considerarsi anche le migliorie, in termini di riduzione dell'inquinamento, grazie all'utilizzo dell'energia elettrica prodotta da fonti rinnovabili (ad es.: idroelettrico).</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Tema oggetto dell'osservazione	Efficientamento energetico
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa	



proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	5
Sintesi	All'interno dell'ambito "S - miglioramento della sicurezza stradale", si richiede di valutare le priorità di interventi sulle infrastrutture stradali per aumentare il livello di sicurezza degli attraversamenti pedonali nelle strade classificate come secondarie e locali, utilizzate spesso come "scorciatoie veloci" per superare incagli e traffico sulle strade urbane principali.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU e Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Sicurezza stradale
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione Quanto suggerito dall'osservazione trova già riscontro nel documento di aggiornamento del PGTU nei paragrafi 5.1.1, 5.1.2, 5.3.1, 5.3.2 L'osservazione segnala la necessità di un'integrazione che si propone venga recepito nel documento di piano portato in adozione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.1.1, si inserisce la frase: <i>"Saranno altresì effettuate valutazioni di dettaglio su singoli attraversamenti e itinerari pedonali finalizzate alla individuazione di interventi volti alla mitigazione di situazioni di potenziale pericolosità, anche -e non solo- facendo riferimento alle analisi di incidentalità svolte."</i>


 10/142

Soggetto	Paolo Tagliacarne – ASD Turbolento
Tipologia	Associazione cittadini
n. protocollo	PG15361/2013
data	09/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Si ritiene che le scelte di mobilità, in quanto "scelte individuali di comportamento" sono influenzate da vari fattori, tra i quali anche la comunicazione e la promozione. Si ritiene che tali fattori non siano contemplati nel piano presentato.</p> <p>Si suggerisce di inserire nel piano anche la variabile "comunicazione" come strumento informativo e di sensibilizzazione, per convincere ampie fasce di pubblico della validità del piano e ancor più degli effetti positivi della sua attuazione, con il contributo di tutti in termini di comportamenti individuali, per il bene comune e la qualità della vita di tutti.</p> <p>Si ritiene che debba essere prevista una versione 'light' del PGTU, alla portata di tutti, oltre che a una versione "educational" per le scuole elementari e alla divulgazione del tema della mobilità attraverso i social media e con attività classica di ufficio stampa.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU.
Tema oggetto dell'osservazione	Comunicazione
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione per quanto riguarda la necessità di esplicitare con maggiore evidenza all'interno della relazione dell'aggiornamento del PGTU il tema della comunicazione, della partecipazione e della sensibilizzazione alla cultura della mobilità sostenibile.</p> <p>Si propone che l'integrazione venga recepita nel documento di piano portato in adozione.</p> <p>Si propone di non accogliere l'osservazione per quanto riguarda la richiesta di produrre in questa fase documento diversi da quanto previsto dalla norma.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Nel capitolo 5, si aggiunge il testo <i>"Il percorso di attuazione degli interventi previsti e di seguito indicati si avvarrà, oltre che del consolidato processo di partecipazione, svolto in coordinamento con i Consigli di Zona, di adeguati strumenti di comunicazione, in particolare consolidando e finalizzando i percorsi di educazione stradale svolti dalla Polizia Locale nelle scuole primarie e secondarie di primo e secondo grado."</i></p>



Soggetto	Simone Muzza
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG820605/2012
data	17/12/13
n. osservazione	1
Sintesi	Si suggerisce di allargare l'Area C alla circonvallazione esterna
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road pricing
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione confermando quanto riportato nella proposta di Aggiornamento di Piano portata in adozione che definisce (paragrafo 5.1.3) i "... limiti ottimali della ZTL, almeno in una prima fase di attuazione, in corrispondenza della Cerchia dei Bastioni, individuata come ambito territoriale che, per la struttura della rete stradale urbana e delle linee di trasporto di superficie, per la conformazione storica dell'edificato e per la densità di presenze nelle ore diurne richiede una particolare attenzione alla riduzione del traffico veicolare e alla protezione e riqualificazione ambientale. L'ambito interno alla cerchia dei bastioni risulta inoltre, a breve termine, l'unico caratterizzato da un livello di servizio del trasporto pubblico sufficiente a garantire una buona accessibilità, senza il ricorso ad autoveicoli privati, e in grado di far fronte al trasferimento modale indotto dal pricing della circolazione."</p> <p>Si propone pertanto di confermare la scelta, già indicata nel piano al paragrafo sopra citato, di demandare al nuovo Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, "la verifica delle condizioni di fattibilità e degli interventi necessari per ulteriori fasi di sviluppo del sistema di pricing della circolazione, anche con riferimento all'esito del referendum comunale consultivo tenutosi nel giugno 2011...", in quanto un'estensione significativa dell'area sottoposta a road pricing" comporta anche valutazioni di carattere infrastrutturale di pertinenza del suddetto Piano.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	Si suggerisce di rendere ciclabili tutte le strade - se necessario levando i parcheggi
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto la formulazione della richiesta non è coerente con le definizioni della normativa vigente. Di norma infatti tutte le strade prevedono la possibilità di essere percorse dai velocipedisti, salvo esplicito divieto.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	Si suggerisce di allungare l'orario di apertura delle metropolitane e, se possibile, realizzare nuove linee ed allungare quelle esistenti
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione. L'osservazione non è oggetto del PGTU, in quanto l'estensione delle infrastrutture viene trattata nel Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, mentre l'estensione dell'arco di servizio delle linee di trasporto pubblico è oggetto di altro strumento di programmazione (Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico - PTS).
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	4
Sintesi	Si suggerisce di estendere il Bike Sharing all'area metropolitana
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Bike Sharing
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione. Il PGTU ha competenza esclusivamente sul territorio comunale.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Soggetto	Jacopo Sacerdote
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG15219/2013
data	09/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	Si suggerisce di ripensare al sistema di spegnimento notturno dei semafori, escludendo gli incroci in corrispondenza di assi stradali a maggior traffico (a.e. Melchiorre Gioia-Lunigiana e via Farini – via Ferrari – Don Sturzo)
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolazione semaforica
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione per quanto riguarda la proposta di valutare la regolazione semaforica nelle ore notturne, senza tuttavia riferimenti a specifici nodi stradali, la definizione dei quali è demandata a studi di dettaglio. L'osservazione richiede un'integrazione che si propone venga recepita nell'Aggiornamento del documento di piano portato in adozione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.3.2. Alla fine del paragrafo si inserisce la frase: "Saranno inoltre effettuati studi di dettaglio finalizzati all'ottimizzazione della regolazione semaforica, comprendenti analisi rispetto al miglioramento delle condizioni di sicurezza al nodo, sia per quanto riguarda l'attraversamento dei pedoni, sia in relazione alla regolazione semaforica nelle ore notturne, sia infine all'estensione della segnalazione sonora per non vedenti."
n. osservazione	2
Sintesi	Si suggerisce di rendere i semafori pedonali esclusivamente a chiamata, indicando quale esempio il semaforo di P.za Amendola angolo Berengario
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Regolazione semaforica
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione per quanto riguarda la proposta di valutare la regolazione dei semafori pedonali, senza tuttavia prevedere la generalizzazione del sistema "a chiamata" a tutti i semafori pedonali e senza riferimenti a specifici nodi stradali, la definizione dei quali è demandata a studi di dettaglio. L'osservazione richiede un'integrazione che si propone venga recepita nell'Aggiornamento del documento di piano portato in adozione.



Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.3.2. Alla fine del paragrafo si inserisce la frase: <i>"Saranno inoltre effettuati studi di dettaglio finalizzati all'ottimizzazione della regolazione semaforica, comprendenti analisi rispetto al miglioramento delle condizioni di sicurezza al nodo, sia per quanto riguarda l'attraversamento dei pedoni, sia in relazione alla regolazione semaforica nelle ore notturne, sia infine all'estensione della segnalazione sonora per non vedenti."</i>
--	--



Soggetto	Stefano D'Onofrio
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG31908/2013
data	15/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	Si propone di aggiungere al paragrafo "Isole ambientali...": individuare spazi ove attuare esperimenti di mobilità condivisa (es: woonerf) in particolare in ambiti residenziali
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Isole ambientali
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione La richiesta è coerente con le strategie generali dell'Aggiornamento del PGTU. L'osservazione richiede un'integrazione che si propone venga recepita nell'Aggiornamento del documento di piano portato in adozione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Capitolo 5, alla voce "Isole ambientali e interventi a favore della pedonalità (zone 30 e Zone a Traffico Limitato e Aree a pedonalità privilegiata)" si aggiunge il testo: <i>"nell'ambito dei quali saranno individuati spazi ove attuare esperimenti di mobilità condivisa (es: woonerf) in particolare in ambiti residenziali, nel rispetto delle modalità previste dalle norme di costruzione delle strade"</i> .
n. osservazione	2
Sintesi	Si propone di aggiungere al paragrafo "Mobilità ciclistica": - diffusione dell'offerta di trasporto delle biciclette su mezzi pubblici, treni e metropolitane - diffusione di spazi di sosta attrezzati
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione. Tra le principali linee d'azione dell'aggiornamento del PGTU si individuano come strategie fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'ampliamento dei parcheggi per biciclette e del Bike Sharing, oltre che l'integrazione con il trasporto pubblico attraverso la realizzazione delle bici stazioni, come indicato tra le principali linee d'azione del Paragrafo. 5.1.2. L'osservazione segnala la necessità di un'integrazione nel testo, che viene proposta come di seguito indicato.

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Capitolo 5, alla voce "Mobilità ciclistica" si aggiungono i seguenti punti: "- diffusione dell'offerta di trasporto delle biciclette su mezzi pubblici, treni e metropolitane - diffusione di spazi di sosta attrezzati."
n. osservazione	3
Sintesi	Si propone di aggiungere al paragrafo "Mobilità sostenibile e Mobility Management": - ricerca di modi e sistemi che favoriscano l'intermodalità tra i mezzi alternativi all'auto
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobility Management
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione. La richiesta è coerente con le strategie generali dell'Aggiornamento del PGTU. L'osservazione segnala la necessita di un'integrazione che si propone venga recepita nel testo.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.1.4. Nel testo si inserisce la seguente frase: " <i>in particolare ricercando modi e sistemi che favoriscano l'intermodalità tra i mezzi alternativi all'auto privata</i> ".
n. osservazione	4
Sintesi	Si propone di aggiungere al paragrafo "Zone 30": - Zona Missori-Vetra In alternativa si propone di aggiungere una frase specifica dopo l'elenco puntato delle Zone 30, prima del paragrafo successivo: 'L'area all'interno della ZTL Cerchia dei Bastioni va intesa come identificabile interamente come Zona 30, ad ovvia eccezione delle strade a doppio senso o più importanti'
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Zone 30
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione Si propone di non accogliere l'alternativa di estensione a tutto l'ambito interno alla Cerchia dei Bastioni della Zona 30, in quanto la sua fattibilità è conseguente al consolidamento del provvedimento di <i>road pricing</i> e di portata tale da ritenere necessaria una valutazione all'interno del PUM in corso di redazione. Si propone di accogliere l'osservazione, relativamente all'alternativa di istituzione di una Zona 30 nell'ambito Missori-Vetra, in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato. Si propone pertanto modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.



Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Capitolo 5.1.1 dopo l'elenco delle Zone 30 sarà inserita la seguente frase: <i>"In aggiunta agli interventi suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi di Zona 30 negli ambiti di: Sarpi, Missori-Vetra, QT8, frazione di Lampugnano, Quarto Oggiaro, Cambini-Riccardi. Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i>
n. osservazione	5
Sintesi	Si propone di aggiungere al paragrafo "Zone a Traffico Limitato e Aree a pedonalità privilegiata": - Milano Romana - piazza Castello Si ritiene che quest'ultima area, attualmente poco utilizzata dai veicoli, possa essere identificata come spazio inibito al traffico veicolare (senza intervenire sulle realizzazioni intervenute con il Piano Beruto), ad eccezione dell'attuale controviale che, oltre che per il mezzo pubblico, sarebbe utilizzato per l'accesso ai carrabili.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	ZTL, aree pedonali
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione di istituzione di ZTL negli ambiti: Milano-Romana e Piazza Castello, in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato. Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Capitolo 5.1.1, dopo l'elenco delle Zone a traffico limitato e Aree a pedonalità privilegiata sarà inserita la seguente frase <i>"In aggiunta agli interventi suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi di Zone a Traffico Limitato negli ambiti di: Milano-Romana, Piazza Castello, Via Mercato. Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i>
n. osservazione	6
Sintesi	In riferimento al capitolo "Mobilità ciclistica" si propone di: <ul style="list-style-type: none"> • alla fine del primo paragrafo, dopo "intesa come qualità della circolazione", aggiungere "anche attraverso l'adozione di strumenti quali "strade ciclabili" e "senso unico eccetto bici" • al 3° punto dell'elenco "favorire l'integrazione...", aggiungere "e aumentare l'offerta di trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici, treni e metropolitane onde favorire l'intermodalità" • al 5° punto dell'elenco "diffondere la cultura...", aggiungere "anche attraverso la realizzazione di corsi e approfondimenti nelle scuole"

11/11/13

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione</p> <p>Tra le principali linee d'azione del PGTU si individuano lo sviluppo dell'intermodalità, il miglioramento dei servizi e una corretta strategia di comunicazione a favore della diffusione della cultura della mobilità ciclistica.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.2. Si aggiungono le seguenti parti:</p> <p><i>"La moderazione del traffico è da intendersi funzionale allo sviluppo della mobilità ciclistica e da sviluppare in un sistema organico di interventi sul territorio, a favore della condivisione degli spazi e della sicurezza degli utenti. In questo contesto rientra la possibilità di applicare nuove soluzioni, come ad esempio le strade ciclabili o il senso unico eccetto biciclette, di normale applicazione in altri paesi europei e in alcune città italiane."</i></p> <p>Paragrafo 5.1.2. Si aggiungono le seguenti specifiche alle linee d'azione</p> <ul style="list-style-type: none"> • al 3° punto dell'elenco si aggiunge "e aumentare l'offerta di trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici, treni e metropolitane onde favorire l'intermodalità" • al 5° punto dell'elenco si aggiunge "anche attraverso la realizzazione di corsi e approfondimenti nelle scuole"
nr. osservazione	7
Sintesi	<p>Relativamente all'elenco dei "principali progetti di itinerari ciclistici" si propone:</p> <ul style="list-style-type: none"> • di modificare "Sistema Lotto-Triennale" in "Sistema Lotto-Cadorna": vale a dire di aggiungere, dopo "piazza della Conciliazione", "via Boccaccio"; • di aggiungere: <ul style="list-style-type: none"> - cerchia dei Bastioni - sistema Barona-Navigli. Vie interessate: via Tobagi, via Schievano, via Ettore Ponti, via Carlo Torre <p>N.B. Questa linea unisce l'area Barona con l'area del Naviglio Grande collegando il parco Teramo con il parco Baden Powell passando accanto alla fermata M2 e FS Romolo e, inserendo una "diramazione" per via Santander, collegherebbe anche la fermata Famagosta. Si tratta di strade piuttosto larghe in cui l'inserimento di una pista ciclabile non determinerebbe particolari criticità per la sosta. Il passaggio della linea bus 76 non dovrebbe avere detrimento da questa soluzione.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica



<p>Esame/Valutazione</p>	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>Si recepisce l'indicazione della modifica della denominazione dell'itinerario "Lotto-Triennale" in "Lotto-Cadorna" e l'indicazione di aggiungere l'itinerario ciclistico comprendente parte della "Cerchia dei Bastioni", in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Non viene recepita l'indicazione di inserire l'itinerario ciclistico Barona-Navigli, in quanto lo stesso è individuato come itinerario funzionale agli spostamenti sistematici, del quale per ora sono in fase di programmazione i soli interventi su via Schievano, via Ettore Ponti e via Santander per la connessione tra il viale Cassala e viale Famagosta.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.2. dopo l'elenco degli itinerari ciclistici sarà inserita la seguente frase:</p> <p><i>"In aggiunta agli itinerari ciclistici suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi, relativamente agli itinerari di:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cerchia dei Bastioni. Parti interessate: nodo di Piazza della Repubblica, viale Papiniano, viale D'annunzio e viale Beatrice d'Este, oltre che il nodo di piazza XXIV Maggio.</i> • <i>Sistema Cassala/Famagosta. Vie interessate: via Schievano, via Ettore Ponti e via Santander.</i> • <i>Via Diomede a fianco Ippodromo.</i> • <i>Via Falk, Cechov, Croce.</i> • <i>Via Mac Mahon (in occasione dei lavori di riqualificazione della sede tranviaria.</i> • <i>Lotto-Zavattari-Vodice-Maratta-Selinunte-Morgantini-Melozzo da Forlì-Novara.</i> <p><i>Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i></p>
<p>n. osservazione</p>	<p>8</p>
<p>Sintesi</p>	<p>In riferimento al capitolo "Road Pricing...", al punto "definizione dei limiti ottimali della ZTL" si propone di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aggiungere a fine paragrafo, dopo "richiedenti particolari azioni di salvaguardia dell'ambiente urbano" le parole ", come, ad esempio, la zona Sarpi, dove va portata a compimento l'operazione di protezione della pedonalità, anche con l'introduzione di limiti di velocità e sensi unici nelle strade circostanti così da scoraggiare il traffico di attraversamento"; • di aggiungere, alla fine del primo elenco puntato: <ul style="list-style-type: none"> - "tendenza all'eliminazione di differenze degli orari di applicazione del provvedimento di road pricing onde favorire la stabile comprensione dello stesso da parte degli utenti della strada"; - "graduale estensione delle categorie di veicoli sottoposte al provvedimento di road pricing in ragione del mutare del parco veicolare nel corso del tempo con l'obiettivo di mantenere o di aumentare con gli anni l'efficacia del provvedimento stesso dal punto di vista della riduzione del traffico veicolare".

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road Pricing
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>Non si ritiene di accogliere la richiesta di integrare il documento di piano con un esplicito riferimento all'estensione del <i>Road Pricing</i> alla zona Sarpi. Tale possibilità è infatti già contemplata nella frase "<i>potendosi prevedere anche a breve termine estensioni locali della ZTL, ad esempio ad inglobare aree limitrofe già interessate da provvedimenti di limitazione della circolazione o richiedenti particolari azioni di salvaguardia dell'ambiente urbano</i>" (paragrafo 5.1.3) e, in assenza di studi preliminari specifici di fattibilità, non pare opportuno indicare nell'aggiornamento del PGTU singoli ambiti territoriali ai quali tale affermazione possa riferirsi.</p> <p>Si propone di non accogliere la richiesta di inserire nel documento di aggiornamento del piano espliciti riferimenti alla definizione degli orari di applicazione del <i>road pricing</i>, essendo la stessa demandata al provvedimento attuativo che sarà assunto dall'Amministrazione al termine del periodo sperimentale in corso. Gli orari di applicazione del <i>road pricing</i>, costituiscono inoltre uno degli elementi di possibile variazione nel tempo, in ragione degli esiti del monitoraggio.</p> <p>Si propone di accogliere la richiesta di adeguare le categorie di veicoli sottoposti al <i>pricing</i> in funzione degli esiti del monitoraggio. Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.3, al secondo punto dell'elenco puntato, alla frase "applicazione di un divieto di accesso per le tipologie veicolari maggiormente inquinanti." Si aggiunge "<i>L'individuazione delle stesse dovrà essere sottoposta a periodico aggiornamento, in funzione degli esiti del monitoraggio, in ragione del mutare del parco veicolare e con l'obiettivo di mantenere o di aumentare l'efficacia del provvedimento stesso dal punto di vista della riduzione del traffico veicolare e delle esternalità ambientali da esso determinate.</i>"</p>
n. osservazione	9
Sintesi	<p>In riferimento al capitolo "Mobilità sostenibile...", si propone di aggiungere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - armonizzazione dell'offerta informativa sulla mobilità, attraverso la realizzazione di strumenti chiari e multimediali a disposizione della cittadinanza per ricevere informazioni sulle condizioni della strada e dei diversi mezzi di trasporto che permettano scelte consapevoli limitando le criticità
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità sostenibile e comunicazione

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
 Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS



Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione L'osservazione trova riscontro con quanto già previsto nell'aggiornamento del PGTU. Tuttavia L'osservazione segnala la necessità di un chiarimento che comporta la proposta di modifica di seguito riportata.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.4 "Mobilità sostenibile e Mobility management", il testo si modifica come segue: <i>"Più in generale, si individua la necessità di promuovere lo sviluppo dei sistemi ITS (Intelligent Transportations System) per migliorare la capacità di gestione e regolazione del traffico e dei servizi di trasporto pubblico e per sviluppare servizi di infomobilità in grado di supportare gli utenti delle reti di trasporto nella pianificazione e nella gestione dei propri spostamenti, in conformità con quanto previsto dalla Direttiva europea sui sistemi ITS 2010/40/UE"</i> .
n. osservazione	10
Sintesi	Relativamente al paragrafo "Corsie riservate", si propone di spostare "Solari Montevideo" dall'elenco "altre tratte" all'elenco "PPTO 2012/13/14".
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate TPL
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione Le opere che nel testo sono elencate sotto la dicitura 'altre tratte' rappresentano una presa d'atto del Programma Triennale delle Opere Pubbliche 2012/13/14, approvato dall'Amministrazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	11
Sintesi	Si segnala come critica per il trasporto pubblico, l'area di Corso Colombo - Piazzale Porta Genova - via Valenza, dove insistono 3 linee automobilistiche (47, 59, 74) e 2 linee tranviarie (2 e 19) e non vi è alcuna protezione, nonostante il flusso consistente di veicoli, sommato alle criticità dovute alla compresenza di M2 P.ta Genova, FS P.ta Genova, parcheggio a rotazione e Navigli.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate TPL

Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione di istituzione delle seguenti corsie riservate al trasporto pubblico: Corso Colombo – P.ta Genova – via Valenza, in quanto coerenti con gli obiettivi di Piano, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.2.1 dopo l'elenco puntato delle corsie riservate, è aggiunto il seguente testo <i>"In aggiunta alle suddette corsie riservate, individuate secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi, relativamente a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Corso Colombo – P.ta Genova – via Valenza;</i> <p>....</p> <p><i>Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i></p>
n. osservazione	12
Sintesi	<p>Relativamente al capitolo "Sosta in struttura", si propone di, alla fine del capoverso che inizia con "L'approccio integrato alla pianificazione della sosta su strada...", inserire la frase "L'obiettivo è di avere la possibilità di ridurre la sosta su strada di 5 punti percentuali ogni anno, raddoppiati nell'area sottoposta alla ZTL Cerchia dei Bastioni, conformemente a politiche realizzate in altre città europee".</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione.</p> <p>Non si ritiene di poter inserire nel PGTU obiettivi quantitativi quando non adeguatamente supportabili con valutazioni modellistiche e approfondimenti che dimostrino la possibilità di conseguire il target indicato attraverso specifiche azioni.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	13
Sintesi	<p>Si propone di inserire un capitolo specifico "Sosta di motocicli e biciclette", così definito.</p> <p>Si ritiene che, coerentemente con le politiche sviluppate e con quanto strategicamente previsto nel PGT, in considerazione dell'aumento costante registrato negli ultimi anni del numero di motocicli e biciclette all'interno della</p>



	<p>città di Milano, va previsto un piano per la sosta di questi mezzi che tenga conto di considerazioni simili a quelle già descritte per la sosta degli autoveicoli.</p> <p>In particolare, si ritiene che debbano essere proposte soluzioni per l'attrezzamento di aree di sosta nelle aree a più grande richiesta (e, in particolare per le biciclette, in prossimità degli snodi di interscambio con i mezzi pubblici e con gli autoveicoli), senza che il posizionamento di motocicli e biciclette provochi intralci o decremento del decoro urbano.</p> <p>Si propone di evitare la realizzazione di spazi di sosta in aree di valore architettonico e urbanistico e di pensare a un sistema per incentivare e promuovere la sosta dei motoveicoli all'interno delle strutture rivolte alla sosta per le auto, con specifiche politiche di pricing.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta motocicli e biciclette
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione in quanto coerente con gli indirizzi strategici di piano, integrando il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.4.1. È aggiunta la frase <i>"Particolare attenzione dovrà essere posta alla creazione di nuova offerta di stalli dedicati a cicli e motocicli, il cui incremento significativo, soprattutto negli ambiti centrali della città e in corrispondenza delle aree maggiormente attrattive per la presenza di grandi servizi e di poli scolastici, richiede interventi di governo e regolamentazione della sosta per evitare fenomeni di occupazione indebita di aree destinate alla circolazione pedonale. Tali interventi potranno comprendere anche l'incentivo, con apposite politiche tariffarie, all'utilizzo per i motocicli dei parcheggi pubblici in struttura"</i>.</p>
n. osservazione	14
Sintesi	<p>Si segnala l'assenza nel documento di riferimenti al tema del turismo. Si ritengono necessarie (anche in vista di Expo) politiche specifiche e puntuali relative alla mobilità turistica, intesa soprattutto come costruzione e gestione di spazi per la fermata e la sosta di pullman turistici.</p> <p>Si propone di inserire specifici paragrafi dedicati al tema nei capitoli 3.3 (dopo il paragrafo 3.3.5 Trasporto merci) e 5.3 (dopo il paragrafo 5.3.3 Trasporto merci) con titolo "Trasporti turistici".</p> <p>Si suggerisce di prevedere per la città di Milano la nascita di una serie di spazi che, concentricamente dalle aree più centrali (mete turistiche più ricercate) verso quelle più periferiche, permettano la sosta regolamentata e controllata per periodi di tempo crescenti: vale a dire pochi minuti (solo per salita-discesa dei turisti) nelle aree centrali, ad esclusione di quelle a ridosso dei monumenti più importanti come il Castello o piazza Scala; 1 ora/1 ora e mezzo in aree semicentrali, per i mezzi destinati al recupero rapido dei turisti (spazi individuabili, a titolo di esempio, davanti alla Triennale oppure sui Bastioni di Porta Venezia o in v.le Alemagna), più ore in altri spazi ancora, più esterni.</p> <p>Una volta identificate le aree, si suggerisce di identificare i percorsi più idonei, da realizzare attraverso specifici divieti ai pullman turistici in certe vie.</p> <p>Si suggerisce di approfondire tale tema con le realtà competenti (Camera di Commercio e altri enti simili), ma anche utilizzando gli strumenti di conteggio già a disposizione (in particolare le telecamere di Area C) per verificare il numero di mezzi turistici attualmente presenti e previsti in futuro.</p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta, Mobilità turistica
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione in quanto coerente con gli indirizzi strategici di piano, integrando il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Viene inserito il nuovo paragrafo: <i>"5.2.2.6 Aree per collocazione bus turistici</i> <i>La presenza dei bus turistici all'interno dell'area milanese genera un sovraccarico sulla rete di trasporto creando attriti ed interferendo sulle dinamiche della mobilità sistematica con significativi impatti (congestione, inquinamento, rumore, etc.), prevalentemente sulle aree centrali. Pertanto per far fronte alle criticità derivanti da tali impatti, si dovrà individuare un sistema di regolamentazione dei bus turistici, agendo sia sulle regole e sul controllo dei tempi di sosta, sia sull'indirizzamento dei percorsi di accesso e di uscita dalla città sia, infine, sulla localizzazione della sosta inoperosa. Tale modalità di gestione dei flussi dei bus turistici, sarà attuata anche mediante l'utilizzo di apposite tecnologie."</i>
n. osservazione	15
Sintesi	Si rileva che ad oggi gli autobus extraurbani di linea si attestano in tanti diversi punti, più o meno riconducibili ai grandi snodi della metropolitana (Gessate, Cologno Nord, Molino Dorino, S. Donato, Sesto FS, Lotto, Romolo, ecc.), ma altri arrivano più in centro (Centrale, Cadorna, via Beltrami, ecc.). Si evidenzia la necessità di una migliore regolamentazione di questi ultimi, magari individuando un "hub" specifico.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione in quanto la creazione di un hub per gli autobus extraurbani è tema di competenza del Pin linea con gli indirizzi strategici del PGTU. Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Viene inserito il nuovo paragrafo: <i>"5.2.2.4 Aree di interscambio con il mezzo pubblico</i> <i>Al fine di migliorare l'accessibilità al mezzo pubblico si procederà, nell'ambito della pianificazione e programmazione del servizio TPL, alla riorganizzazione degli attestamenti dei bus extraurbani e di media/lunga percorrenza. Per completare e rendere maggiormente efficace questo processo, nell'ambito del PUM saranno individuate aree da destinare all'interscambio pubblico-pubblico."</i>



Soggetto	Gorla Domani – Franco Torti
Tipologia	Associazione di cittadini
n. protocollo	PG3188/2013
data	15/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	Si richiede la chiusura al traffico veicolare di Ponte Vecchio per il solo sedime del ponte tra la alzaia ciclopedonale Martesana di via Bertelli e piazza Piccoli Martiri.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	ZTL
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione La specificità della richiesta non è coerente con la scala di programmazione del Piano in adozione. Valutazioni puntuali potranno essere effettuate nel quadro del processo di attuazione della contigua Zona 30 "Governio Provvisorio" (Cfr Paragrafo 5.1.1)
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	Si richiede di effettuare il progetto esecutivo della linea tramviaria 7 da Via Adriano a Gobba MM2 e di finanziare il prolungamento della linea 7 da Anassagora a Gobba MM2, riferimento al documento
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto il tema non è di competenza del PGTU. Si segnala comunque che il prolungamento della metrotranvia è inserito nell'aggiornamento di piano, in quanto presente nel PTOOPP.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Soggetto	Paolo Brotto
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG47763/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	Si ritiene auspicabile estendere le piste ciclabili da e verso piazza duomo (per es. c.so magenta)
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto per il centro storico sono già previsti una serie di itinerari prioritari, individuati nel testo al paragrafo 5.1.2, come il sistema Duomo-Sempione, Duomo-Monforte e Duomo Porta Nuova, interventi cofinanziati e in parte in fase di realizzazione o di progettazione esecutiva.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	Si ritiene auspicabile eliminare l'anacronistica e pericolosa pavimentazione a pavè e relegarla solo a zone pedonali.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Manutenzione strade
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione La possibilità di riqualificare o sostituire la pavimentazione non può essere accolta come indicazione generale ma sarà valutata in fase di programmazione, in funzione di itinerari ciclistici portanti da privilegiare, e previa consultazione e approvazione da parte della Sovrintendenza. Si rimanda quindi ai Piani di Settore come indicato dalle Direttive ministeriali del 1995. Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.2. Al 2° punto dell'elenco si aggiungono le parole: " e per aumentare le condizioni di sicurezza degli itinerari esistenti anche in relazione all'eventuale sostituzione di pavimentazioni e rimozione di rotaie non più in esercizio, da valutarsi in fase progettuale, previa consultazione e approvazione da parte della competente Sovrintendenza, laddove necessario".
n. osservazione	3
Sintesi	Si chiede di trasferire il più possibile i mezzi su rotaia solo a corsie con sede propria e di circonvallazione, facendo circolare nelle zone centrali della città solo mezzi pubblici su gomma. Questo ridurrebbe sia la necessità della pavimentazione a pavè sia le vibrazioni tipiche dei tram, che sono molto pesanti e poco ammortizzati.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico locale
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	4
Sintesi	Si ritiene auspicabile coprire le zone dedicate a parcheggio di bici e moto con coperture esteticamente valide (vedi vicolo lavandai), incentivando così l'uso di tali mezzi in condizioni meteorologiche sfavorevoli.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta moto e biciclette
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione perché non è di competenza del PGTU.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Soggetto	ConfCommercio – Imprese per l'Italia – Milano Lodi Monza e Brianza
Tipologia	Associazione di categoria
n. protocollo	PG42888/2013
data	17/01/13
n. osservazione	1 prima parte
Sintesi	<p>Riguardo al tema della mobilità ciclistica e in particolare dell'estensione degli ambiti riservati alla mobilità dolce, si richiede di tenere nella massima considerazione due aspetti:</p> <ol style="list-style-type: none">1. la creazione di percorsi sicuri per i ciclisti (si ritiene che non tutte le attuali piste rispondono adeguatamente a questo requisito);2. l'attenzione alla compatibilità di una pista ciclabile in sede propria con la rete economica che si affaccia lungo le vie della città. Si ritiene necessario tenere in considerazione l'impatto che la realizzazione delle piste ciclabili esercita sulle attività economiche, in particolare sull'accessibilità dei mezzi di servizio ai punti vendita e sulla consegna delle merci (soprattutto nei casi di merce ingombrante) e che siano compatibili con il calibro delle vie che può essere gravemente condizionato e ridotto al di sotto del livello di fruibilità nel caso di corsie ciclabili e separate, con particolare riferimento alla complicazione dei tempi semaforici.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione per quanto riguarda la richiesta di rafforzare l'indicazione relativa alla riqualificazione della rete esistente di itinerari ciclabili, con particolare attenzione alla creazione di condizioni di sicurezza.</p> <p>Si propone di non accogliere l'osservazione relativa alla verifica della compatibilità delle piste ciclabili con le attività economiche che si affacciano lungo le vie della città. Tale elemento non pare infatti costituire una criticità specifica, essendo "l'accessibilità dei mezzi di servizio ai punti di vendita", dove esistente, già garantita dalla presenza di passi carrai, la cui presenza e funzionalità non è compromessa dalla realizzazione di piste ciclabili. Altrove, l'eventuale attraversamento della pista ciclabile, ad esempio in corrispondenza di stalli di sosta riservati al carico/scarico delle merci, può essere risolto con opportuni accorgimenti progettuali senza mettere in discussione la compatibilità della pista ciclabile con la presenza di esercizi commerciali.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.2. Al 2° punto dell'elenco si aggiungono le parole: " e per aumentare le condizioni di sicurezza degli itinerari esistenti anche in relazione all'eventuale sostituzione di pavimentazioni e rimozione di rotaie non più in esercizio, da valutarsi in fase progettuale, previa consultazione e approvazione da parte della competente Sovrintendenza, laddove necessario"</p>
n. osservazione	1 seconda parte
Sintesi	Rispetto agli itinerari ciclistici di progetto, si segnala l'aggiunta dell'itinerario ciclabile, recentemente approvato dalla Giunta, che connette la Stazione Centrale con piazza San Babila e quindi con P.zza Tricolore, attraverso C.so

13



	Venezia. Si ritiene che questo percorso sia impattante per la porzione che riguarda C.so Venezia. Si suggerisce che questo percorso raggiunga Piazza Tricolore passando ad est di corso Venezia, nelle vie limitrofe a Viale Majno, evitando C.so Venezia su cui sono insediate, su entrambi i lati, numerose attività economiche.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, , Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione perché il progetto dell'itinerario Stazione Centrale/San Babila è attualmente in fase di valutazione e sottoposto ad approfondimenti tecnici e viabilistici.</p> <p>Come dichiarato nell'aggiornamento del PGTU, i diversi interventi a favore di pedonalità e ciclabilità saranno messi in sinergia e volti allo sviluppo di un sistema di mobilità sostenibile mirato soprattutto alla sicurezza di tutti gli utenti della strada, attraverso la realizzazione di interventi per la moderazione della velocità, l'istituzione di Zone 30 e la ridefinizione degli spazi urbani.</p> <p>Le Direttive ministeriali del 1995, specificano che i piani relativi alla mobilità ciclistica , assumono in genere la denominazione di Piani di Settore, che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU.</p> <p>Inoltre, al PGTU non compete normare o definire le modalità di "consultazione con le categorie economiche" come auspicato nell'osservazione.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	<p>Si ritiene il tema della logistica delle merci per l'area metropolitana milanese una delle questioni strategiche da affrontare e risolvere.</p> <p>Si ritengono prioritari i seguenti aspetti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la definizione di una gestione delle merci innovativa, attraverso la creazione di piattaforme logistiche per la razionalizzazione del trasporto e dello stoccaggio temporaneo dei prodotti, nell'ottica dell'ottimizzazione degli spostamenti, della fluidificazione del traffico lungo gli assi viabilistici urbani, utilizzando tecnologie elettroniche per la gestione satellitare delle flotte. • la necessità di un Piano che preveda una rete logistica composta da Poli Logistici Esterni alla città, capaci di offrire strutture e servizi integrati e finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, collegati a piattaforme urbane di vicinato ossia centri di distribuzione urbana delle merci, posizionati lungo le principali direttrici di traffico o lungo la cerchia ferroviaria. Tra le aree che potrebbero essere considerate nell'ambito del progetto sulla rete logistica si ricorda l'area SOGEMI che si presenta come una vera e propria piattaforma logistica urbana.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto merci – Logistica e rete infrastrutturale

Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>Come formulato al paragrafo 5.3.3 del documento di aggiornamento, il tema dei Centri di Distribuzione Urbana delle merci in ragione della complessità richiede approfondimenti che ne riposizionano l'attuazione in un orizzonte temporale e in un sistema di strategie più affine al Piano Urbano della Mobilità.</p> <p>Il tema sarà pertanto affrontato nello specifico nel Piano (PUM), in fase di redazione</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3 prima parte
Sintesi	<p>Viene confermata la ferma contrarietà al provvedimento di Area C, in quanto si ritiene che non giovi allo sviluppo e al benessere della città e del centro storico né alla sua valorizzazione.</p> <p>Si evince dal Piano che, relativamente ai risultati sull'andamento dei flussi del traffico in ingresso alla Cerchia dei Bastioni nelle 24 ore, in riferimento al periodo tra gennaio 2012 (data di introduzione di Area C) e maggio 2012, mentre gli ingressi delle autovetture private è diminuito, in quell'arco temporale e nelle 24 ore, del 15,12% (erano 147.543 a gennaio, sono diminuiti a 125.231 a maggio), quelli dei veicoli commerciali hanno avuto una flessione minima, pari all'1,5% (da 17.100 a gennaio, a 16.840 a maggio).</p> <p>Si conclude che buona parte dei cittadini, con l'introduzione di Area C, si è orientata verso forme di mobilità alternative, rinunciando a entrare nella Cerchia dei Bastioni con il proprio mezzo privato, mentre la maggioranza dei veicoli di servizio, non avendo altra scelta, non hanno potuto rinunciare a dover entrare in centro con le proprie auto o furgoni.</p> <p>Si ritiene auspicabile, sulla base di stime degli imprenditori sul minor afflusso di veicoli privati in centro determinato dall'introduzione di Area C, tradotto in una perdita di guadagno economico, che venga adeguatamente potenziato il trasporto pubblico locale per favorire e incentivare l'afflusso dei cittadini in centro.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road Pricing
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3 seconda parte
Sintesi	<p>Si ritiene opportuno dare attuazione a interventi in grado di valorizzare Milano e il suo centro, mediante le seguenti azioni:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implementare le piazzole e gli stalli di carico e scarico merci (e/o consentire la sosta sulle strisce gialle dei residenti per le operazioni di



	<p>carico e scarico);</p> <ul style="list-style-type: none"> Definire sistemi di gestione delle aree di carico/scarico mediante tecnologie evolute; Consentire l'utilizzo gratuito delle strisce blu nella propria circoscrizione, per i veicoli necessari allo svolgimento dell'attività economica di aziende localizzate a Milano ("residenza delle imprese"); Assicurare che gli introiti ottenuti dall'Amministrazione Comunale con il provvedimento di Area C vengano investiti per interventi sulla mobilità; Ampliare le aree di servizio per il rifornimento di veicoli a basso o nullo impatto ambientale (es. metano, colonnine per auto elettriche). Rimettere in discussione gli orari attuali di applicazione di Area C per mitigare l'effetto negativo sulle attività commerciali.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Interventi di riqualificazione ambientale
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.</p> <p>Si propone di accogliere la parte dell'osservazione che riguarda la richiesta di implementare le piazzole di sosta per il carico/scarico merci e l'invito ad ampliare l'offerta di aree di rifornimento di veicoli a basso o nullo impatto ambientale perché:</p> <ul style="list-style-type: none"> L'aumento del numero di piazzole riservate al carico-scarico merci è un indirizzo già previsto nel documento di aggiornamento del PGTU al paragrafo 5.3.3, anche attraverso l'introduzione di tecnologie che migliorino l'informazione all'utenza sulla disponibilità dell'offerta e il controllo degli utilizzi abusivi delle stesse; L'invito ad ampliare l'offerta di aree di rifornimento di veicoli a basso impatto ambientale, con particolare riferimento ai distributori di metano e alle colonnine di ricarica per veicoli elettrici, è recepito e inserito al paragrafo 5.1.4 del documento di aggiornamento del PGTU; <p>Si propone di non accogliere la restante parte delle richieste perché:</p> <ul style="list-style-type: none"> L'esenzione dal pagamento della sosta su strada per i veicoli a servizio della residenza e delle imprese non è un indirizzo assunto dall'Amministrazione e non si ritiene trovi una giustificazione generale tale da determinarne l'inserimento come principio generale nell'aggiornamento del PGTU. L'adozione di tariffe agevolate, come quelle già introdotte per i Veicoli di Servizio in Area C, potrà essere valutata nei singoli ambiti di regolamentazione della sosta e recepita dai relativi provvedimenti attuativi; Il provvedimento vigente di applicazione sperimentale del <i>road pricing</i> già impegna l'Amministrazione all'utilizzo degli introiti per finanziare interventi a favore della mobilità sostenibile. Non si ritiene che il PGTU costituisca uno strumento di pianificazione idoneo a sancire tale principio; Non si ritiene opportuno inserire nel documento di piano espliciti riferimenti alla definizione degli orari di applicazione del <i>road pricing</i>, essendo la stessa demandata al provvedimento attuativo che sarà assunto dall'Amministrazione al termine del periodo sperimentale in corso. Gli orari di applicazione del <i>road pricing</i>, costituiscono inoltre uno degli elementi di possibile variazione nel tempo, in ragione degli esiti del monitoraggio.

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.1.4, si inserisce la frase <i>“Al fine di promuovere l'uso dei veicoli a minor impatto ambientale, dovrà infine essere definito un piano di settore per la diffusione dei punti di ricarica per veicoli elettrici, sia su strada sia in aree private. Nel Piano Carburanti, dovranno inoltre essere attentamente valutate tutte le azioni necessarie per la diffusione dei distributori di metano sul territorio comunale.”</i>
n. osservazione	4
Sintesi	Si sottolinea che nei tratti stradali su cui affacciano attività commerciali la creazione di corsie riservate può comportare la riduzione se non la cancellazione degli spazi dedicati alla sosta/parcheggio, traducendosi in un conseguente danno per le attività economiche cittadine. Per questo motivo si ritiene opportuno che la creazione di corsie riservate al TPL avvenga previa consultazione con le categorie economiche interessate.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto il PGTU non rappresenta lo strumento nel quale normare e definire le modalità di concertazione tra gli attori interessati dai diversi interventi.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	5
Sintesi	Si segnala che gli interventi su parti della città con provvedimenti di limitazione del traffico o della velocità o di esclusione dello stesso incidono sullo svolgimento delle attività e delle funzioni presenti. Si ritiene necessario e prioritario valutare, caso per caso, gli impatti dei nuovi interventi viabilistici sulle attività presenti. Nel caso specifico delle attività economiche, si fa riferimento non solo alla verifica del grado di accessibilità pubblica e privata offerta agli avventori, ma anche alla garanzia rispetto al corretto svolgimento delle operazioni di servizio e di consegna e distribuzione delle merci. Per questo motivo si ritiene auspicabile che nel caso di interventi su aree commercialmente significative debba esserci una preventiva consultazione con le categorie economiche interessate.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Isole ambientali, ZTL e isole pedonali



Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione perché, con riferimento alla realizzazione di interventi di moderazione del traffico, quali Isole ambientali, ZTL e Zone 30, la valutazione degli impatti cui fa riferimento l'osservazione, nonché del grado di accessibilità pubblica, privata e delle merci (consegna e distribuzione) è da definire nell'ambito della redazione degli studi di fattibilità finalizzati all'attuazione. Inoltre al PGTU non compete normare o definire le modalità di "consultazione con le categorie economiche" come auspicato nell'osservazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Soggetto	ConfCommercio - Imprese per l'Italia - Milano Lodi Monza e Brianza
Tipologia	Associazione di categoria
n. protocollo	PG52350/2013
data	21/01/13
n. osservazione	6
Sintesi	Poiché le caratteristiche dell'Area C sono, per quanto riguarda le funzioni commerciali, assimilabili ad una ZTL h 0/24 si chiede che venga modificata all'interno del PGT-Piano delle Regole-Capo IV, art.29.punto 3 la dicitura "Non è richiesta alcuna dotazione di parcheggi per i servizi commerciali insediati in aree pedonali e ztl senza limitazioni temporali" eliminando le parole "senza limitazioni temporali".
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road Pricing - Riqualificazione ambientale del Centro
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione perché evidenzia una tematica pertinente al tema della riqualificazione del centro storico operata attraverso la sperimentazione di Area C, non è invece pertinente, rispetto al processo del PGTU in atto, la richiesta di "aggiornamento della norma contenuta nel PGT-Piano delle regole-capo IV art. 29.3.</p> <p>Nell'Aggiornamento del PGTU, per quanto riguarda la parte accoglibile dell'osservazione, verrà introdotta una integrazione al testo nel capitolo 'Road Pricing - Riqualificazione ambientale del Centro'</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.3, dopo l'elenco puntato è inserita la seguente frase: "<i>Gli obiettivi fissati dalla individuazione della ZTL Cerchia dei Bastioni, verificati e valutati nelle fasi di successive sperimentazioni, denotano caratteristiche di accessibilità e di traffico che assimilano tale area alle più restrittive ZTL con carattere permanente. In tal senso si stabilisce che, ai fini della applicazione delle norme che fanno riferimento alla disciplina viabilistica in essere, con particolare riferimento all'art. 29 comma 3 del Piano delle Regole del vigente Piano di Governo del Territorio la ZTL Cerchia dei Bastioni, con le regole fissate dal presente Aggiornamento del PGTU, debba essere equiparata alle ZTL senza limitazioni temporali.</i>"</p>



Soggetto	Assolombarda
Tipologia	Associazione di categoria
n. protocollo	PG42894/2013
data	17/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Si rileva che il PGTU non solo conferma il road pricing nell'area centrale, ma prevede la valutazione di estenderlo ad aree contermini. A tal fine si ribadisce la contrarietà ad Area C e si rinnova la perplessità sul fatto che Milano risulti più congestionata di altre città europee di pari rango.</p> <p>Si ritiene che obiettivi di riduzione del traffico debbano prendere avvio non dall'imposizione di una tassa d'ingresso all'area centrale, ma dall'attuazione di un insieme coerente di politiche che comprendono il potenziamento della rete viaria e del trasporto pubblico, la revisione della regolamentazione della sosta e il potenziamento delle aree di carico e scarico, la gerarchizzazione della rete stradale e la fluidificazione del traffico, il ripensamento dei tempi e orari della città.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Circolazione stradale e road pricing
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	Si chiede che dal PGTU vengano eliminati i riferimenti a possibili estensioni del road pricing ad altre parti della città.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Circolazione stradale, road pricing
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto contraria alle strategie dell'Aggiornamento del PGTU.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

n. osservazione	3 prima parte
Sintesi	<p>Si rileva che il PGTU prevede numerosi interventi relativi a nuove isole ambientali (zone 30 km/h, ZTL, aree pedonali), nuovi itinerari ciclabili, nuove corsie riservate al TPL e il relativo preferenziamento semaforico. Si evince, in particolare da quanto evidenziato nel Rapporto Ambientale, che l'insieme di tali interventi nella città ha la conseguenza di compromettere la fluidificazione del traffico e di aumentare la congestione.</p> <p>Si chiede pertanto che il PGTU ripensi complessivamente gli interventi di cui sopra, in modo tale da non comportare aumenti della congestione della rete stradale.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5 - Rapporto Ambientale, Capitolo 6
Tema oggetto dell'osservazione	interventi di riqualificazione ambientale
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3 seconda parte
Sintesi	<p>Si richiede inoltre che il PGTU preveda l'implementazione di sistemi di infomobilità per rilevare il livello di congestione della rete al fine di indirizzare gli automobilisti verso percorsi meno congestionati, così come la gestione intelligente degli snodi stradali per ridurre i tempi di sosta ai semafori (es. progetto Mobinet di Monaco di Baviera).</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5, Rapporto Ambientale, Capitolo 6
Tema oggetto dell'osservazione	Sistemi di infomobilità
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione</p> <p>Si propone di accogliere l'invito a meglio esplicitare l'indirizzo, già contenuto nel paragrafo 5.1.4 del documento di aggiornamento del PGTU, di promuovere lo sviluppo dei sistemi ITS (<i>Intelligent transportation System</i>).</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.1.4, si inserisce la frase:</p> <p><i>"Più in generale, si individua la necessità di promuovere lo sviluppo dei sistemi ITS (Intelligent Transportation System) per migliorare la capacità di gestione e regolazione del traffico e dei servizi di trasporto pubblico e per sviluppare servizi di infomobilità in grado di supportare gli utenti delle reti di trasporto nella pianificazione e nella gestione dei propri spostamenti, in conformità con quanto previsto dalla Direttiva europea sui sistemi ITS 2010/40/UE."</i></p>



n. osservazione	4
Sintesi	<p>Si chiede di eliminare l'obiettivo di ridurre all'interno di Area C l'offerta su strada destinata alla sosta operativa. Si ritiene che la sosta operativa sia necessaria per il funzionamento della città e che dovrebbe trarre maggiori vantaggi dalla riduzione della pressione di domanda di sosta di autovetture per effetto di Area C.</p> <p>Si ritiene che quanto previsto appaia in contraddizione con l'obiettivo dichiarato nel PGTU di aumentare le aree per il carico e scarico merci.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta e parcheggi
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione perché la stessa nasce da un fraintendimento del significato attribuito al termine "sosta operativa" che nell'aggiornamento di piano è utilizzato, con riferimento agli ambiti con sosta regolamentata, come sinonimo di "sosta su strada a pagamento", a designare l'offerta di sosta che non si rivolge né ai residenti nell'ambito, né ad utenti specifici che dispongono di spazi riservati per le proprie esigenze di sosta (ad esempio proprio i mezzi in sosta per le operazioni di carico-scarico merci).</p> <p>Si propone pertanto a modificare il testo del documento di Aggiornamento del PGTU dove si parla di "sosta operativa", meglio specificando la tipologia di sosta a cui ci si riferisce.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.1.3, nel periodo: "la revisione della regolamentazione della sosta su strada all'interno della ZTL Cerchia dei bastioni, con riduzione dell'offerta su strada destinata alla sosta operativa, in funzione della riduzione degli accessi veicolari e, in particolare, nelle aree in prossimità dei parcheggi pubblici in struttura con capacità non completamente utilizzata;" l'espressione "sosta operativa" è sostituita da "sosta a pagamento".
n. osservazione	5
Sintesi	<p>Si ritiene che la previsione di estendere la sosta regolamentata a larghe parti della città sia accompagnata da una contestuale revisione del sistema di regolamentazione che vada incontro alle esigenze di sosta delle imprese, in particolare di quelle localizzate a Milano.</p> <p>Nello specifico, si ritiene opportuno inserire nel PGTU quanto già chiesto nel documento "Per una Milano vitale", sottoscritto da tredici associazioni di categoria milanesi e consegnato a questa Amministrazione nell'ottobre 2011, ovvero:</p> <ul style="list-style-type: none"> - consentire in alcune fasce orarie la sosta breve sulle strisce gialle dei residenti per le operazioni strettamente necessarie al carico e scarico; - assimilare la sosta del cosiddetto trasporto di servizio a quella dei residenti, in quanto svolge un servizio indispensabile per la città; - consentire l'utilizzo gratuito delle strisce blu nella propria circoscrizione, per i veicoli necessari allo svolgimento dell'attività economica di aziende localizzate a Milano ("residenza delle imprese"); - valutare la possibilità per gli operatori (come agenti di commercio, artigiani, installatori, manutentori) che hanno esigenze di sosta prolungata di una fruizione agevolata delle strisce blu (es. tessere a scalare agevolate).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5



Tema oggetto dell'osservazione	Sosta
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione recependo l'indicazione di introdurre tariffe agevolate per aziende e per i servizi a supporto della residenza e delle aziende, individuando una tariffa ottimale che garantisca l'equilibrio del sistema e il mantenimento della funzione dissuasiva della sosta a pagamento.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.4.1, alla fine dell'ultimo capoverso sono aggiunte le parole: <i>“La regolamentazione sarà attuata secondo i criteri già stabiliti come descritto nei paragrafi precedenti, considerando la possibilità di introdurre tariffe agevolate per aziende e per i servizi a supporto della residenza e delle aziende, con l'attenzione a definire una tariffa ottimale che garantisca l'equilibrio del sistema e il mantenimento della funzione dissuasiva della sosta a pagamento.”</i>
n. osservazione	6
Sintesi	Si ritiene necessario prevedere nel PGTU la realizzazione e il potenziamento dei parcheggi di interscambio ai margini della città e nei Comuni dell'hinterland, in prossimità delle linee di forza del trasporto pubblico (es. Monza Bettola/M1; Bignami/M5). Si ritiene che non affrontare questo tema nell'ambito della revisione del PGTU appare in contraddizione con l'obiettivo dichiarato nelle linee guida del PUMS di favorire l'interscambio modale e l'uso dei mezzi pubblici in città.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta / Parcheggi di interscambio
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione in quanto in linea con gli indirizzi strategici del Piano. Si propone quindi di integrare il documento di Aggiornamento del PGTU con l'inserimento del testo di seguito riportato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.4.2, alla fine del paragrafo è aggiunto il seguente testo <i>“In coerenza con quanto individuato nelle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il tema della riqualificazione e del potenziamento dei parcheggi di interscambio è ritenuto di fondamentale importanza per favorire lo scambio modale e l'uso dei mezzi pubblici, con attenzione particolare rivolta alla realizzazione di quelli di corrispondenza con le nuove metropolitane e in relazione alla capacità residua delle linee di trasporto pubblico esistente, alle previste estensioni, alla programmazione di sviluppi urbanistici e nuove infrastrutture, di concerto con i Comuni di area urbana e individuando specifiche modalità di finanziamento innovative al fine di aumentarne l'attrattività, sia in termini di appetibilità per i finanziamenti privati (servizi, commercio, car sharing...) sia in termini di accessibilità e sicurezza per gli utenti, sia offrendo condizioni agevolate per gli utilizzatori del trasporto pubblico.</i> <i>Di seguito i parcheggi di interscambio il cui iter procedurale per la realizzazione è in fase avanzata:</i> <ul style="list-style-type: none">• <i>parcheggio di interscambio modulare Comasina M3, ultimazione prevista entro la fine del 2013;</i>• <i>parcheggio di interscambio Abbiategrasso M2, iter procedurale in</i>



	<p>corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015;</p> <ul style="list-style-type: none"> • parcheggio di interscambio Forlanini, iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015."
n. osservazione	7
Sintesi	<p>Si ritiene opportuno prevedere nel PGTU il potenziamento della rete viaria, in particolare:</p> <p>a) la realizzazione della tratta stradale Via Eritrea - Viale Monza prevista nel più ampio progetto stradale Interquartiere Nord di connessione di importanti aree di trasformazione urbana e di poli attrattori (quartiere Adriano, Bicocca, Niguarda, Bovisa) e relativo anche alla strada Zara-Expo per l'accessibilità al sito di Expo;</p> <p>b) la realizzazione delle tratte viarie a completamento dell'innesto in città della SP Paullese, che si configura come uno degli assi principali di penetrazione in Milano dal quadrante est (e, insieme a Rivoltana e Cassanese, costituisce l'innesto da e per la città della Brebemi) e il cui potenziamento fino all'intersezione con la SP Cerca è stato inaugurato recentemente.</p> <p>Si ricorda che si tratta di opere già previste dal PGTU del 2000 e da esso ritenute fondamentali.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Infrastrutture viabilità
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>Il PGTU non è strumento di programmazione infrastrutturale; l'aggiornamento del piano ha quindi preso atto delle modifiche del quadro programmatico di riferimento.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	8
Sintesi	<p>Si ritiene opportuno eliminare dal PGTU il prolungamento della M3 fino a Paullo, in quanto si evidenzia che l'opera ha un costo di 750 milioni di euro, i cui fondi statali e degli enti locali non sono attualmente disponibili, e che pertanto non potrà essere realizzata nel breve-medio periodo.</p> <p>Si ritiene auspicabile che gli stanziamenti previsti dal Comune di Milano nel programma triennale delle opere pubbliche 2012-2014 per il prolungamento della M3 fino a Paullo siano dirottati per il potenziamento delle due strade (oggetto dell' Osservazione n. 6), che rivestono carattere di maggiore urgenza e necessità.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Infrastrutture trasporto pubblico

Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>Il PGTU non è strumento di programmazione infrastrutturale; l'aggiornamento del piano ha quindi preso atto delle modifiche del quadro programmatico di riferimento e di quanto già previsto nel Programma Triennale delle Opere Pubbliche.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	9
Sintesi	<p>Per quanto riguarda il tema del trasporto merci, si ritiene che il PGTU riprenda correttamente le linee di indirizzo e di azione indicate nel progetto di logistica merci avviato dal Comune con il coinvolgimento delle categorie economiche interessate. Si ritiene necessario che nel PGTU si proceda per gradi successivi di implementazione del progetto stesso, coerentemente con quanto condiviso e concordato nel confronto tra le parti, attraverso la realizzazione dei seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - implementazione di nuove piazzole di carico e scarico; - avvio di un sistema di telecontrollo delle piazzole per sanzionare gli usi impropri; - predisposizione e invio alle imprese di un questionario volto a rilevare le esigenze di distribuzione delle merci; - implementazione di azioni successive sulla base degli esiti del questionario. <p>A tal fine si chiede di eliminare dal PGTU la previsione di riservare l'uso delle piazzole agli operatori preventivamente registrati, poiché si ritiene che essa si scontri con la necessità di adottare soluzioni non pregiudizievoli per la generalità delle imprese, comprese quelle che, liberamente, vorranno fare scelte diverse da quelle suggerite dall'Amministrazione.</p> <p>Si ritiene che si debba rinviare ad un momento successivo interventi più innovativi, quali la prenotazione informatizzata delle aree di sosta, che ha implicazioni notevoli sotto il profilo tecnico, gestionale e giuridico, e che andrà valutata in rapporto alle esigenze delle tipologie di imprese e delle risposte che la teleprenotazione può dare loro.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Logistica Urbana delle merci
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione.</p> <p>Si rileva che l'aumento del numero di piazzole riservate al carico-scarico merci è un indirizzo già previsto nel documento di aggiornamento del PGTU al paragrafo 5.3.3, anche attraverso l'introduzione di tecnologie che migliorino l'informazione all'utenza sulla disponibilità dell'offerta e il controllo degli utilizzi abusivi delle stesse; il tema è peraltro già allo studio da parte del Comune di Milano anche con l'insediamento di un gruppo di lavoro presso gli assessorati alla Mobilità e al Commercio con il coinvolgimento delle associazioni di categoria degli operatori del commercio e dell'autotrasporto.</p> <p>Per quanto concerne le regole per la disciplina della sosta per il carico/scarico delle merci ciò attiene ai provvedimenti attuativi.</p>



Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	10
Sintesi	Con riferimento al tema del mobility management, si ritiene opportuno inserire tra le linee di azione del PGTU il riferimento alle imprese come soggetti da coinvolgere per migliorare gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti, in relazione alla promozione/facilitazione di progetti che le imprese stesse sottopongono all'Amministrazione comunale e alla risoluzione da parte dell'Amministrazione comunale di criticità relative all'accessibilità dei dipendenti alle sedi aziendali (es: distanza dalle fermate del tpl, modifica orari e frequenze dei servizi, collocazione delle postazioni di bike e car sharing, ecc.).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobility Management
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione in quanto coerente con le linee di azione dell'aggiornamento di PGTU. Si propone quindi di integrare il documento di Aggiornamento del PGTU con l'inserimento del testo di seguito riportato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.4, si aggiunge la frase: " <i>azioni di mobility management rivolte alle imprese, anche attraverso il loro coinvolgimento come soggetti attivi</i> ".

20

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Soggetto	Fabrizia Cova Villorosi
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG42870/2013
data	17/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	Si rileva la pericolosità relativa ad alcune piste ciclabili (via carducci - de amicis) e alla mobilità ciclabile nel centro storico, a causa della pavimentazione dissestata, soprattutto in corrispondenza delle rotaie. Si richiede di prevedere la sistemazione definitiva della pavimentazione, prima della realizzazione delle piste.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione La richiesta della sistemazione definitiva della pavimentazione prima della realizzazione di nuove piste non può essere accolta come indicazione generale ma sarà valutata in fase di programmazione degli interventi, in funzione di itinerari ciclistici portanti da privilegiare, e previa consultazione e approvazione degli interventi da parte della Sovrintendenza. Si rimanda quindi ai Piani di Settore come indicato dalle Direttive ministeriali del 1995. Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.2. Al 2° punto dell'elenco si aggiungono le parole: " e per aumentare le condizioni di sicurezza degli itinerari esistenti anche in relazione all'eventuale sostituzione di pavimentazioni e rimozione di rotaie non più in esercizio, da valutarsi in fase progettuale, previa consultazione e approvazione da parte della competente Sovrintendenza, laddove necessario"
n. osservazione	2
Sintesi	Si richiede in che modo si possa risolvere il parcheggio di auto nelle strisce gialle, quali i SUV, che riducono il numero degli spazi disponibili (a.e. via Cardoso).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto la disciplina che regola la sosta riservata a residenti non consente di discriminare fra le diverse tipologie di veicoli.



Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	Si chiede come si possa risolvere, con particolare riferimento alla zona Magenta, il problema del parcheggio, spesso a motore acceso, dei pullman (via Caradosso, piazza Giovane Italia). Si richiede la possibilità di fermare i pullman dei turisti in parcheggi di corrispondenza con i mezzi pubblici.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione in quanto coerente con gli indirizzi strategici di piano, integrando il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Viene inserito il nuovo paragrafo:</p> <p>" 5.2.2.6 Aree per collocazione bus turistici</p> <p>La presenza dei bus turistici all'interno dell'area milanese genera un sovraccarico sulla rete di trasporto creando attriti ed interferendo sulle dinamiche della mobilità sistematica con significativi impatti (congestione, inquinamento, rumore, etc.), prevalentemente sulle aree centrali. Pertanto per far fronte alle criticità derivanti da tali impatti, si dovrà individuare un sistema di regolamentazione dei bus turistici, agendo sia sulle regole e sul controllo dei tempi di sosta, sia sull'indirizzamento dei percorsi di accesso e di uscita dalla città sia, infine, sulla localizzazione della sosta inoperosa. Tale modalità di gestione dei flussi dei bus turistici, sarà attuata anche mediante l'utilizzo di apposite tecnologie."</p>

Soggetto	TAM – Tassisti Artigiani Milanesi
Tipologia	Associazione di categoria
n. protocollo	PG42904/2013
Data	17/01/13
n. osservazione	1 prima parte
Sintesi	<p>Si ritiene che il miglioramento della circolazione stradale sia possibile con l'intervento di riqualificazione di degli spazi esistenti sulla platea stradale, spesso mal utilizzati o addirittura dispersi. Si evidenzia la problematica della presenza su molte strade di auto in sosta irregolare le potenzialità, che riduce le potenzialità per la costruzione di aree dedicate alla circolazione di pedoni, velocipedi oppure degli spazi protetti preposti alla possibile costruzione di punti di aggregazione di giovani o anziani.</p> <p>Si ritiene interessante la possibilità di poter fare un censimento in ore notturne, e quindi dei soli residenti, del numero di veicoli (in assenza di traffico commerciale che di giorno andrebbe ad inficiarne i dati) lasciati in sosta vietata o irregolare, conteggiando anche quelli, la cui presenza viene comunque tollerata da anni. Si fa in particolare riferimento alla possibilità di ottenere un dato relativo alla "emergenza densità auto", che risulta essere di gran lunga superiore alla media europea, come rilevato nei documenti di presentazione, citando come fonte Eurostat Urban Audit 2012.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitoli 4 e 5
Tema oggetto dell'osservazione	Circolazione stradale, sosta, recupero suolo pubblico
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione perché le richieste trovano riscontro nelle linee di azione già definite dall'Aggiornamento del PGTU in tema di governo della sosta e di protezione della pedonalità. Per quanto riguarda nello specifico il tema della sosta irregolare che sottrae spazio alla fruizione da parte di pedoni e velocipedi degli spazi pubblici, è prevista la realizzazione delle isole ambientali che, fra gli obiettivi di intervento, prevedono il recupero degli spazi utilizzati impropriamente dai veicoli.</p> <p>Il richiesto monitoraggio dell'offerta di sosta e della domanda sia diurna che notturna è già realizzato regolarmente e gli esiti sono riportati nel paragrafo 4.3.3 Sosta.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	1 seconda parte
Sintesi	<p>Si ritiene che il trend delle immatricolazioni di auto non è purtroppo dovuto alla spinta ecologista o alla maturazione del cittadino medio in relazione all'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi, ma è da leggersi soprattutto come inconfutabile risposta alla crisi economica perdurante e all'aumento dei costi di esercizio dell'utilizzo dell'auto.</p> <p>Si ritiene che, al fine di diminuire il numero di auto in circolazione, siano necessari incentivi alla vendita dell'usato, senza sostituzione con altro veicolo, accompagnati ad esempio dall'emissione di abbonamenti gratuiti</p>



	per l'utilizzo del trasporto pubblico per almeno un anno o all'emissione di carnet per l'utilizzo di mezzi di trasporto alternativi, come i Taxi, car sharing o Bike Sharing.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobility management
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione L'osservazione coinvolge strategie di ampio respiro di gestione della mobilità nel suo complesso che sono demandate al PUM.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	1 terza parte
Sintesi	Si ritiene che, per ridurre la congestione da traffico, servono inoltre risposte forti in merito al miglioramento della velocità commerciale del trasporto pubblico di linea e non di linea, a discapito del trasporto privato.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto trova già riscontro nelle strategie generali dell'aggiornamento del PGTU riportate al Capitolo 5 dell'Aggiornamento del PGTU.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	1 quarta parte
Sintesi	Si ritiene che per il miglioramento della fluidità del traffico si debba passare attraverso una drastica diminuzione dei flussi di veicoli privati che entrano in città dalla cintura di comuni confinanti, con un notevole incremento di posteggi nei punti di interscambio con le stazioni delle linee metropolitane e del Passante Ferroviario.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Parcheggi interscambio

Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione in quanto in linea con gli indirizzi strategici del Piano.</p> <p>Si propone quindi di integrare il documento di Aggiornamento del PGTU con l'inserimento del testo di seguito riportato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.4.2, alla fine del paragrafo è aggiunto il seguente testo <i>"In coerenza con quanto individuato nelle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il tema della riqualificazione e del potenziamento dei parcheggi di interscambio è ritenuto di fondamentale importanza per favorire lo scambio modale e l'uso dei mezzi pubblici, con attenzione particolare rivolta alla realizzazione di quelli di corrispondenza con le nuove metropolitane e in relazione alla capacità residua delle linee di trasporto pubblico esistente, alle previste estensioni, alla programmazione di sviluppi urbanistici e nuove infrastrutture, di concerto con i Comuni di area urbana e individuando specifiche modalità di finanziamento innovative al fine di aumentarne l'attrattività, sia in termini di appetibilità per i finanziamenti privati (servizi, commercio, car sharing...) sia in termini di accessibilità e sicurezza per gli utenti, sia offrendo condizioni agevolate per gli utilizzatori del trasporto pubblico.</i></p> <p><i>Di seguito i parcheggi di interscambio il cui iter procedurale per la realizzazione è in fase avanzata:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>parcheggio di interscambio modulare Comasina M3, ultimazione prevista entro la fine del 2013;</i> • <i>parcheggio di interscambio Abbiategrasso M2, iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015;</i> • <i>parcheggio di interscambio Forlanini, iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015."</i>
n.osservazione	2/prima parte
Sintesi	<p>Si considera ottimale, per il decongestionamento del traffico in centro, l'utilizzo di provvedimenti di regolazione come quello dell'area "C", tuttavia si ritiene che non si debba sottovalutare il dato relativo al considerevole incremento di ciclomotori e motocicli che quotidianamente accedono in area C, rilevando la problematica connessa alla sosta indisciplinata di tali veicoli su aree di sosta non dedicate o su aree pedonali.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Moto, Sosta
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione</p> <p>L'aggiornamento del PGTU (paragrafo 4.3.1.1) pone attenzione alla crescente criticità posta dal segmento di traffico veicolare costituito da ciclomotori e motocicli. Si propone di integrare il testo del documento rafforzando gli indirizzi già per quanto riguarda lo sviluppo e la gestione dell'offerta di sosta dedicata su strada e in struttura.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.4.1, è aggiunta la frase <i>"Particolare attenzione dovrà essere posta alla creazione di nuova offerta di stalli dedicati a cicli e motocicli, il cui incremento significativo, soprattutto negli ambiti centrali della città e in corrispondenza delle aree maggiormente attrattive per la presenza di</i></p>



	<i>grandi servizi e di poli scolastici, richiede interventi di governo e regolamentazione della sosta per evitare fenomeni di occupazione indebita di aree destinate alla circolazione pedonale."</i>
n. osservazione	2 seconda parte
Sintesi	Per meglio fluidificare il traffico all'interno dell'area C, si ritiene sia importante ripensare anche alla percorrenza di alcune linee tranviarie, soprattutto quelle dove vengono utilizzati i tram di grandi dimensioni come nelle vie Mazzini, Torino e Broletto, nonché in corso Genova e corso Italia, dove la loro presenza produce un notevole rallentamento del traffico incolonnato incrementando quindi il disagio e un aumento dei livelli di inquinamento.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Circolazione stradale, trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto al PGTU non compete la programmazione dei servizi di trasporto pubblico, oggetto invece del Piano Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	Per meglio sviluppare il transito attorno all'area C, riteniamo importante attuare un progetto che possa prevedere che la cerchia a ridosso dell'area (Cerchia dei Bastioni) possa diventare una strada a scorrimento veloce, liberando la carreggiata da ostacoli di ogni tipo e inibendo la sosta su entrambi i lati, al fine di poter anche guadagnare ulteriori spazi per lo scorrimento dei veicoli
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Circolazione stradale
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione L'osservazione è coerente con i contenuti dell'aggiornamento del PGTU, infatti la Cerchia dei Bastioni è classificata come strada interquartiere e tale classifica presuppone la possibilità, qualora necessario, di realizzare interventi di fluidificazione del traffico. Area C è stata sottoposta a costante monitoraggio, tale monitoraggio è esteso anche alla verifica della tenuta di capacità della Cerchia dei Bastioni, la quale ha dimostrato di conservare un adeguato livello di servizio. Eventuali interventi funzionali a migliorare le condizioni di circolazione potranno tuttavia essere attuati qualora si dovessero verificare condizioni di criticità. La classificazione non risulta comunque cogente nel definire gli interventi necessari ma costituisce un'indicazione a tendere.

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	4 prima parte
Sintesi	<p>Per migliorare l'utilizzo del servizio di taxi, in alternativa all'uso del veicolo privato, si ritiene che debba essere migliorata la fluidità del trasporto pubblico.</p> <p>Si propone a tal fine di liberare le corsie riservate dal transito dei motocicli e dei velocipedi che rendono meno fluido il passaggio del servizio pubblico, determinano un elevato incremento dei sinistri e conseguenti rallentamenti e blocchi alla circolazione.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>L'aggiornamento del PGTU (paragrafo 4.3.1.1) pone attenzione alla crescente criticità posta dal segmento di traffico veicolare costituito da ciclomotori e motocicli. La valutazione della sicurezza della presenza di cicli e motocicli nelle corsie riservate al TPL è però effettuata, caso per caso, in funzione delle caratteristiche morfologiche e strutturali della sede stradale</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2 seconda parte
Sintesi	<p>Si propone di incrementare le corsie riservate alla circolazione dei soli veicoli adibiti al trasporto pubblico e nello specifico si richiede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • installare la corsia riservata che da via Cenisio percorre via Luigi Nono, piazzale Cimitero Monumentale e via Giuseppe Ferrari • cambiare l'uso della corsia riservata di tutto il Viale Regina Giovanna, oggi destinata al solo transito dei veicoli tramviari. <p>Si ritiene che tali richieste rivestano particolare valore per la circolazione del servizio in quanto incidono sulla direttrice di percorrenza che dall'aeroporto di Linate porta e porterà l'utenza verso il polo fieristico Milanocity e quello ancora più importante di Milano Rho-Però e Expo.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione riconoscendo che le direttrici indicate rivestono un'importanza rilevante per il trasporto pubblico individuale. Ciò non di meno, gli interventi di protezione indicati richiedono un'attenta verifica di fattibilità tecnica ed economica, in ragione delle caratteristiche strutturali e dimensionali delle attuali sedi riservate e della presenza di alberature (V.le Regina Giovanna). Si recepisce pertanto l'indicazione di valutare la possibilità dell'istituzione delle due suddette corsie riservate, in quanto coerente con gli obiettivi di Piano,</p>



	<p>subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.2.1, dopo l'elenco puntato è aggiunto il seguente testo "<i>In aggiunta alle suddette corsie riservate, individuate secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi, relativamente a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Corso Colombo – P.ta Genova – via Valenza;</i> • <i>Cenisio-Nono-Monumentale-Ferrari (l'eventuale cambio d'uso della corsia riservata per renderla percorribile ad altre categorie di veicoli, verrà valutata nell'ambito delle riqualificazioni post cantiere M5, in relazione alle caratteristiche geometriche delle carreggiate);</i> • <i>v.le Regina Giovanna (l'eventuale cambio d'uso della corsia riservata per renderla percorribile ad altre categorie di veicoli verrà valutata in relazione alle caratteristiche geometriche delle sedi e alla presenza delle alberature);</i> • <i>Via Elvezia (incremento controllo ZTL);</i> • <i>Via Moscova (incremento controllo ZTL);</i> • <i>Viale Umbria (incremento controllo ZTL);</i> • <i>Via Muratori (incremento controllo ZTL);</i> • <i>Piazza Cappelli (incremento controllo ZTL).</i> <p><i>Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i></p>
<p>n. osservazione</p>	<p>4 terza parte</p>
<p>Sintesi</p>	<p>Si ritiene che siano necessari Interventi strutturali tendenti a liberare alcuni nodi di incaglio, attualmente presenti sulle direttrici in uso al servizio pubblico.</p> <p>Si ritiene emblematico e problematico l'incaglio presente sulla carreggiata riservata al transito del servizio pubblico in viale Isonzo in direzione di piazzale Lodi: si ritiene che la sistemazione del capolinea della linea filoviaria 90 impedisca al servizio pubblico che transita nel senso opposto di completare la percorrenza del tratto viale Isonzo - piazzale Lodi, costringendo tali veicoli all'uscita obbligatoria sulla carreggiata laterale con grave intralcio sia per gli stessi che per il traffico privato.</p>
<p>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>
<p>Tema oggetto dell'osservazione</p>	<p>Interventi ai nodi</p>

Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.</p> <p>Si propone di accogliere l'osservazione per quanto riguarda il richiamo a porre l'attenzione alla risoluzione degli incagli locali che compromettono la regolarità e l'efficienza del trasporto pubblico di superficie. Si propone quindi di modificare il testo dell'Aggiornamento del Piano come di seguito indicato.</p> <p>Si propone di non accogliere l'osservazione per quanto riguarda lo specifico caso dell'incaglio di viale Isonzo-P.le Lodi, in quanto la riorganizzazione del capolinea è in corso di valutazione nell'ambito degli studi per l'accessibilità alla stazione ferroviaria di P.ta Romana.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.2.1. Alla fine della sezione <u>Corsie riservate</u>, viene aggiunto il seguente testo: <i>"Infine, accanto alla realizzazione delle corsie riservate, si procederà nella progettazione e realizzazione di interventi locali mirati alla risoluzione di incagli locali che compromettono la regolarità del servizio di trasporto pubblico di superficie."</i></p>
n. osservazione	4 quarta parte
Sintesi	<p>Si richiede maggiore protezione delle corsie attualmente dedicate al trasporto pubblico con incremento delle postazioni di controllo ZTL e con cordoli di separazione, ad esempio in viale Elvezia, via Moscovia, viale Umbria da via Muratori a piazza Cappelli in entrambi i sensi.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate TPL
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.2.1, dopo l'elenco puntato è aggiunto il seguente testo <i>"In aggiunta alle suddette corsie riservate, individuate secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi, relativamente a:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Corso Colombo – P.ta Genova – via Valenza;</i> • <i>Cenisio-Nono-Monumentale-Ferrari (l'eventuale cambio d'uso della corsia riservata per renderla percorribile ad altre categorie di veicoli, verrà valutata nell'ambito delle riqualificazioni post cantiere M5, in relazione alle caratteristiche geometriche delle carreggiate);</i> • <i>v.le Regina Giovanna (l'eventuale cambio d'uso della corsia riservata per renderla percorribile ad altre categorie di veicoli verrà valutata in relazione alle caratteristiche geometriche delle sedi e alla presenza delle alberature);</i> • <i>Via Elvezia (incremento controllo ZTL);</i> • <i>Via Moscovia (incremento controllo ZTL);</i> • <i>Viale Umbria (incremento controllo ZTL);</i> • <i>Via Muratori (incremento controllo ZTL);</i>



	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Piazza Cappelli (incremento controllo ZTL,).</i> <p><i>Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i></p>
n. osservazione	5
Sintesi	Si ritiene auspicabile che gli interventi futuri o appena conclusi (a.e. piazza XXV Aprile) a favore della creazione di aree protette e rivolti alla riqualificazione di alcune aree, non precludano la circolazione ai taxi in servizio, al fine di poter offrire ai cittadini un adeguato servizio di trasporto complementare a quello di linea.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Interventi di riqualificazione
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>L'osservazione è coerente con gli obiettivi generali del PGTU in quanto il servizio taxi costituisce una valida alternativa all'impiego del mezzo privato, la verifica del grado di accessibilità pubblica, privata e del servizio taxi delle singole aree è definita tuttavia nell'ambito della redazione dei singoli progetti di intervento.</p> <p>Al PGTU non compete esprimere indicazioni specifiche in tal senso dal momento che la regolamentazione dell'uso delle strade è da definire, in funzione di valutazioni specifiche, in conformità con le norme del Codice della Strada, in fase attuativa.</p> <p>Si ritiene comunque di proporre un'integrazione al documento di aggiornamento del PPGTU portato in adozione, al fine di meglio specificare questo argomento.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.1 – In chiusura del paragrafo, si inserisce la frase: <i>"Al fine di garantire la massima accessibilità delle aree, nella progettazione dei singoli interventi dovrà essere valutata la possibilità, nel rispetto delle norme del Codice della Strada, di consentire l'accesso alle aree ai veicoli adibiti a trasporto pubblico individuale, limitatamente alla funzione di origine/destinazione dell'utenza."</i></p>

Soggetto	Comune di Settimo Milanese
Tipologia	Ente territorialmente interessato
n. protocollo	PG43144/2013
data	17/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Oggetto: Viabilità al confine con il Comune di Settimo Milanese – settore NordOvest In conformità alle scelte del PGT di Settimo Milanese, in vigore dal Maggio scorso, e agli obiettivi del Piano Urbano del Traffico, si chiede di prevedere nel Piano Urbano del Traffico i seguenti tracciati viabilistici (rappresentati con la rispettiva numerazione nella cartografia allegata):</p> <p>1 - Bretella Baggio-Figino: si tratta del prolungamento verso Nord delle Via Quinto Romano – Gaetano Airaghi. La nuova bretella consentirebbe il collegamento da Baggio fino allo svincolo S.Siro della Tangenziale Ovest e quindi fino a Figino, rappresentando per Settimo Milanese una valida alternativa all'attraversamento di aree residenziali. Si rammenta che tale tracciato era stato preso in considerazione in occasione delle recenti modifiche allo svincolo S.Siro della tangenziale.</p> <p>2 - Collegamento tra Via Fermi (Settimo Milanese) e la Bretella Baggio-Figino di cui al punto precedente: questo breve tratto di strada ha la funzione di disimpegnare verso Nord la Zona Industriale di Via Fermi di Settimo Milanese sottopassando la Tangenziale (esiste oggi il sottopasso di una strada vicinale) e con un immediato sbocco sullo svicolo S.Siro della Tangenziale stessa. La sua realizzazione dovrebbe prevedere una rotatoria all'innesto con la bretella Baggio-Figino, ed è subordinata alla realizzazione della bretella stessa.</p> <p>3 - Modifiche della Via Gaetano Airaghi: si chiede di prevedere la modifica della carreggiata della Via Gaetano Airaghi nel tratto compreso tra la Via Fermi di Settimo Milanese e l'innesto sulla Via Quinto Romano con una nuova corsia per la svolta a destra allo scopo di evitare il formarsi di code, come oggi accade, per la svolta a destra. In luogo dell'incrocio a "T" dovrebbe essere prevista una rotatoria per fluidificare il traffico.</p> <p>4 - Nuova strada lungo il lato Est del laghetto di cava "Tresport": il tracciato di questa breve strada corre lungo il confine tra i Comuni di Milano e di Settimo Milanese e costeggia il laghetto (ex cava) con origine dalla Via IV Novembre. Ha lo scopo di disimpegnare il traffico proveniente da sud verso la Via Galvani di Settimo Milanese in direzione Nord.</p> <p>Via Seguro Si chiede che il tratto di strada interposto tra il Cimitero ed il confine comunale a ovest possa essere posto a senso unico in direzione Milano con provenienza da Settimo Milanese. Tale condizione favorirebbe la realizzazione della pista ciclopedonale (richiesta di seguito).</p> <p>Via Cusago Si chiede che sul tratto di strada interposto tra l'abitato di Baggio ed il confine comunale a ovest possano essere realizzati o installati elementi volti alla moderazione della velocità dei veicoli.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Viabilità e infrastrutture viabilistiche



<p>Esame/Valutazione</p>	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>Si propone di accogliere l'osservazione per quanto riguarda la richiesta di introdurre varianti alla disciplina della circolazione lungo gli assi stradali di penetrazione che si propone di recepire emendando il testo dell'Aggiornamento del PGTU portato in adozione come di seguito indicato.</p> <p>Si propone di non accogliere la richiesta di inserire nuovi tracciati viabilistici, poiché al PGTU non compete la programmazione di nuove infrastrutture e, in coerenza con quanto previsto dal Piano di Governo del Territorio, si rimanda la definizione di tali interventi al Tavolo degli AdP - Piani di Cintura Urbana previsti per il Parco Agricolo Sud di Milano.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Capitolo 5,– Al titolo <u>Isole ambientali e interventi a favore della pedonalità</u>, all'elenco puntato è aggiunto un punto riportante:</p> <p>“• <i>Individuazione di interventi di moderazione della velocità anche su assi di penetrazione, coerentemente con le caratteristiche funzionali e geometriche, interessati da compresenza di utenza debole, laddove non esistano itinerari ciclistici o pedonali separati, o con presenza di attraversamenti ciclabili o pedonali.</i>”</p>
<p>n. osservazione</p>	<p>2</p>
<p>Sintesi</p>	<p>Oggetto: Percorsi ciclo-pedonali al confine con il Comune di Settimo Milanese – settore NordOvest</p> <p>In conformità alle scelte del PGT di Settimo Milanese, in vigore dal Maggio 2010 e agli obiettivi del Piano Urbano del Traffico di Settimo Milanese, si chiede di prevedere nel Piano Urbano del Traffico di Milano i seguenti tracciati di percorsi ciclo-pedonali (rappresentati con la rispettiva numerazione nella cartografia allegata).</p> <p>Tutti i percorsi proposti hanno lo scopo di facilitare la circolazione in sicurezza di biciclette e pedoni, per gli spostamenti casa-lavoro come per l'accesso a servizi pubblici, in alternativa all'uso dell'automobile:</p> <p>1 – Percorso Figino-Parco dei Fontanili Il percorso proposto dovrebbe valorizzare, mediante idonea sistemazione stradale e idonea segnaletica, l'attuale percorso che si snoda tra la frazione di Figino ed il Parco dei Fontanili recentemente realizzato dal Parco Agricolo Sud Milano tra i Comuni di Rho e Settimo Milanese. Il percorso può usufruire di un sovrappasso esistente sulla Tangenziale Ovest e potrà costituire un facile accesso da Milano verso il costruendo Parco dei 5 Comuni.</p> <p>2 – Via Novara Si tratta di dare continuità, lungo la via Novara, al percorso ciclo-pedonale recentemente realizzato dal Comune di Settimo Milanese dal centro di Cascine Olona fino al confine con il Comune di Milano (Tangenziale Ovest). Il tracciato dovrebbe prevedere il collegamento di Settimo Milanese con il “Bosco in Città” di Milano, transitando per l'abitato di Figino e consentendo quindi una corsia “sicura” per i residenti del quartiere che raggiungono il Centro Commerciale “Esselunga” di Settimo Milanese (attualmente) praticando l'attuale arteria.</p> <p>3 – Via Fermi di Settimo Milanese – Via Quinto Romano Si chiede di prevedere la modifica della carreggiata della Via Gaetano Airaghi nel tratto compreso tra la Via Fermi di Settimo Milanese e l'innesto sulla Via Quinto Romano con una corsia idonea e protetta per il transito ciclo-pedonale al fine di mettere in collegamento la Frazione di Seguro e le attività della zona industriale di Via Fermi con il Quartiere milanese di Quinto Romano e con il complesso dell'“Aquatica”.</p> <p>4 – Via IV Novembre di Settimo Milanese – Via Seguro Il tracciato darebbe continuità, lungo la via Seguro, al percorso ciclo-pedonale esistente nel Comune di Settimo Milanese dalla Frazione di Seguro fino al confine con il Comune di Milano (Tangenziale Ovest) e consentirebbe una valida alternativa al mezzo motorizzato nel breve percorso tra Seguro e Baggio.</p> <p>5 – Via Cusago Si chiede di prevedere, con opportuni interventi e mediante l'ampliamento della carreggiata stradale, la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale nel tratto compreso tra la zona industriale di Via Edison di Settimo Milanese e l'abitato di Baggio.</p>

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclo-pedonale
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>Il sistema di itinerari ciclabili e il disegno complessivo di rete sono demandati al Piano Urbano della Mobilità (PUM) in fase di redazione. Si evidenzia che gli itinerari prioritari rappresentati nel PGT sono costituiti da una maglia portante di assi radiali e circolari, sono funzionali agli spostamenti sistematici e coerenti con la maglia del Piano provinciale MiBici.</p> <p>Rientrano ad esempio tra questi itinerari principali la via Novara e la via Cusago.</p> <p>Le Direttive ministeriali del 1995, specificano che i piani relativi alla mobilità ciclistica, assumono in genere la denominazione di Piani di Settore, che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU.</p> <p>L'integrazione di ulteriori interventi sarà possibile condizionatamente alla verifica di congruenza con le strategie generali del PGTU e alle priorità dell'Amministrazione.</p> <p>Si propone di accogliere l'osservazione nella sua parte di indirizzi generali, apportando una modifica al documento di Aggiornamento del Piano, come di seguito riportato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.2. Si inserisce il seguente testo: <i>"Il disegno complessivo di rete è demandato al PUMS, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale. La classifica funzionale della rete e gli itinerari individuati come prioritari nel PGT costituiscono la maglia di riferimento per la programmazione degli interventi, sono costituiti da una maglia portante di assi radiali e circolari, funzionali agli spostamenti sistematici e coerenti con la maglia del Piano provinciale MiBici.</i></p> <p><i>I provvedimenti individuati sono da considerare quale prima fase di attuazione di una strategia più ampia e funzionali alla costruzione della rete portante. Sono di diversa natura, dalla moderazione del traffico, compresi i controviali di assi principali, alla realizzazione di piste e corsie ciclabili, oltre alla risoluzione di alcuni nodi particolarmente critici ma funzionali alla costruzione di un itinerario e comprendono opere già avviate o previste dal PTOOPP e dagli interventi a scomputo oneri."</i></p>
n. osservazione	3
Sintesi	In conformità alle scelte del PGT di Settimo Milanese, in vigore dal Maggio 2010 e agli obiettivi del Piano Urbano del Traffico di Settimo Milanese, si chiede di prevedere nel Piano Urbano del Traffico del Comune di Milano il tracciato viabilistico della variante SP 172 (rappresentato con due possibili alternative nella cartografia allegata).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Viabilità



Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto non può essere recepita la richiesta di inserire nuovi tracciati viabilistici, non essendo il PGTU competente per la programmazione di nuove infrastrutture. Si rimanda l'osservazione al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Soggetto	Walter Monici con adesione di: Comitato SARPICICLABILE + Associazione VIVISARPI + Associazione ITALIA - CINA + Associazione G.P.P. (Genitori Giusti Palermo Panzini), Associazione Scolastica dell'Istituto Comprensivo della Scuola Primaria e Secondaria di Primo grado statale G. Giusti e C. D'Assisi + Parrocchia SS TRINITA' + Libera Associazione culturale FUORISARPI + Associazione HUB-MILANO + Associazione FIAB CICLOBBY ONLUS + Associazione FDVLAB - Laboratori Fabbrica del Vapore + Associazione Culturale CAREOF + Associazione socio - culturale SUNUGAL
Tipologia	Associazione di cittadini
n. protocollo	PG 46987/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Si richiede che la zona interna compresa tra le vie Procaccini, pz. Bajamonti, pz. Lega lombarda, viale Elvezia, via Melzi d'Eril, corso Sempione, venga inserita dal PGTU tra le zone con limite di velocità 30.</p> <p>Si richiede che in tale zona vi vengano realizzate le opere ritenute necessarie dai competenti uffici per attuare gli scopi previsti dalle isole ambientali presenti nel PGTU.</p> <p>Si richiede che tali opere e tale regolazione del traffico, almeno nelle parti di più facile attuazione, vengano realizzate contestualmente o in continuità con la sistemazione delle telecamere prevista dalla "ZTL merci Paolo Sarpi" prima richiamata.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Isole ambientali, zone 30
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione di istituzione di una Zona 30 nell'ambito Sarpi, in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.1, dopo l'elenco delle Zone 30 sarà inserita la seguente frase: "In aggiunta agli interventi suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi di Zona 30 negli ambiti di: Sarpi, Missori-Vetra, QT8, frazione di Lampugnano, Quarto Oggiaro, Cambini-Riccardi. Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</p>



n. osservazione	2
Sintesi	<p>Si richiede che vengano previsti come urgenti in quanto attinenti alla sicurezza i seguenti interventi (nella zona oggetto dell'osservazione 1):</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) sistemazione della segnaletica zona 30, 20, residenziale più opportuna. 2) messa in sicurezza degli incroci: via Bertini con via Aleardi, via Bertini con via Lomazzo, via Messina con via Procaccini 3) provvedimenti di moderazione del traffico nella via Aleardi 4) messa in sicurezza degli attraversamenti delle vie Lomazzo, Rosmini e Niccolini con la zona pedonale via Sarpi, evidenziando meglio la precedenza a quest'ultima. 5) protezione e rialzo del passaggio tra l'asilo di Pz. SS Trinità e la zona giochi di via Cesariano. 6) sistemazione del percorso e degli attraversamenti della via Cesariano fino al Parco Sempione.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclo-pedonale, sicurezza
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>L'Osservazione segnala la necessità di un'integrazione che viene recepita nel testo.</p> <p>Si rimanda tuttavia ad approfondimenti specifici da effettuarsi attraverso studi di settore senza recepire nel documento di Piano le località specifiche segnalate.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.1.1. Si inserisce la frase: <i>"Saranno altresì effettuate valutazioni di dettaglio su singoli attraversamenti e itinerari pedonali finalizzate alla individuazione di interventi volti alla mitigazione di situazioni di potenziale pericolosità, anche -e non solo- facendo riferimento alle analisi di incidentalità svolte."</i></p> <p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.3.2. Alla fine del paragrafo si inserisce la frase: <i>"Saranno inoltre effettuati studi di dettaglio finalizzati all'ottimizzazione della regolazione semaforica, comprendenti analisi rispetto al miglioramento delle condizioni di sicurezza al nodo, sia per quanto riguarda l'attraversamento dei pedoni, sia in relazione alla regolazione semaforica nelle ore notturne, sia infine all'estensione della segnalazione sonora per non vedenti."</i></p>

Soggetto	ATM
Tipologia	Soggetto funzionalmente interessato
n. protocollo	PG46992/2013
data	18/01/13
n. osservazione	I prima parte
Sintesi	Si condivide l'esigenza dello sviluppo quantitativo e qualitativo delle corsie riservate, per il miglioramento delle prestazioni del servizio pubblico e delle condizioni dell'esercizio. Si sottolinea che la realizzazione degli interventi compete all'Amministrazione e non può ricadere sull'azienda esercente, che non può farsi carico di interventi infrastrutturali.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	II seconda parte
Sintesi	Si concorda sulla necessità di promuovere ulteriori verifiche e approfondimenti sugli ambiti di intervento individuati per le corsie riservate. A tal proposito si evidenzia che non risultano essere state recepite le priorità individuate da ATM sulla base di effettivi riscontri sull'esercizio, comunicate con la nota di ATM del 28 settembre 2012 su aggiornamento PTO 2013-2015.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate TPL
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione perché non pertinente al PGTU ma ad altro strumento di programmazione dell'Amministrazione.



Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	1 terza parte
Sintesi	Si concorda sulla necessità di avviare specifici approfondimenti mirati a valutare l'interferenza all'interno delle corsie riservate tra le linee TPL e i veicoli a due ruote, auspicando la soluzione di eventuali conflitti e l'introduzione di metodi specifici di limitazione e controllo a protezione delle stesse.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Corsie riservate TPL
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione L'aggiornamento del PGTU (paragrafo 4.3.1.1) pone attenzione alla crescente criticità posta dal segmento di traffico veicolare costituito da ciclomotori e motocicli. La valutazione della sicurezza della presenza di cicli e motocicli nelle corsie riservate al TPL è però effettuata, caso per caso, in funzione delle caratteristiche morfologiche e strutturali della sede stradale.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	ATM condivide l'obiettivo del preferenziamento semaforico al TPL che considera strumento di fondamentale importanza ed efficacia, anche alla luce dell'esperienza attuata sulla circolare filoviaria 90/91. Si offre pertanto collaborazione e supporto tecnico per lo sviluppo e l'estensione del provvedimento.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Preferenziamento semaforico
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	<p>Si rileva che i quartieri interessati da interventi di limitazione della velocità, quali zone 30, sono riportati nel documento senza indicazioni in merito ai criteri di perimetrazione delle aree e agli indirizzi progettuali che l'Amministrazione intende adottare per l'attuazione.</p> <p>Si ritiene indispensabile verificare preventivamente l'eventuale impatto sull'operatività dei mezzi pubblici, onde evitare qualsivoglia degrado dell'operatività del servizio, che sarebbe in contraddizione con gli obiettivi del Piano.</p> <p>Si ritiene che nel caso in cui il provvedimento interessasse tratti viabilistici percorsi da mezzi pubblici, debbano essere adottati appositi accorgimenti normativi e progettuali per evitare l'introduzione di impedimenti fisici (a.e. dossi rallentatori, risagomatura delle strade), nonché specifiche deroghe.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Zone 30
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione</p> <p>I criteri relativi alla modalità di perimetrazione dei quartieri " isole ambientali" sono definiti dalle Direttive Ministeriali per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" del Ministero dei Lavori Pubblici, del 24 giugno 1995 e sono stati recepiti dal PGTU e relativo aggiornamento. La realizzazione di zone 30 costituisce una delle modalità per porre in attuazione le isole ambientali.</p> <p>Gli indirizzi progettuali ai fini dell'attuazione sono invece specificati nel capitolo 5 del documento di Aggiornamento del PGTU, manca tuttavia un esplicito riferimento alla salvaguardia dell'operatività del trasporto pubblico, finalità condivisa in quanto costituisce obiettivo fondamentale del PGTU.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.1, sarà inserita la seguente frase: "La realizzazione di Zone 30 esclude le strade interessate dalla presenza di linee di trasporto pubblico."</p>



n. osservazione	4 prima parte
Sintesi	<p>Relativamente all'obiettivo di aumento della capacità del trasporto pubblico, con particolare riferimento alla proposta di specializzazione degli itinerari, si richiedono indicazioni più precise in merito agli indirizzi e ai criteri operativi, anche per tenerne conto nell'affinamento del piano industriale di ATM, in corso di definizione.</p> <p>Qualora tale specializzazione riguardasse la flotta dei mezzi impiegati per tipologia di itinerario/collegamento, si richiama l'esigenza di considerare, fra gli altri, gli aspetti connessi alla gestione del servizio, tra cui la logistica dettata dalle potenzialità dei singoli depositi, per evitare l'eccessiva produzione di percorrenze fuori linea.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Aumento capacità TPL
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione perché coerente con le strategie generali del PGTU.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.2.2.2. il testo viene modificato come segue <i>“Si precisa che, l'individuazione delle tratte a cui destinare i mezzi di grande capacità verrà comunque effettuata tenendo conto dei diversi aspetti di gestione del servizio, tra cui il posizionamento, la dimensione e la destinazione dei diversi depositi, al fine di contenere l'eventuale produzione di percorrenze fuori linea.</i></p> <p><i>L'acquisizione di vetture di grande capacità verrà invece trattata nell'ambito del contratto di servizio tra pubblica amministrazione e gestore del servizio di TPL in ambito milanese.”</i></p>
n. osservazione	4 seconda parte
Sintesi	<p>In riferimento alla crescente domanda di trasporto pubblico, localizzata prevalentemente nella fascia oltre la cerchia filoviaria e ferroviaria, si ritiene opportuno che si garantiscano, in fase di pianificazione e attuazione dei nuovi insediamenti urbanistici, le condizioni di transito dei mezzi pubblici, per scongiurare episodi di inaccessibilità degli sviluppi insediativi.</p> <p>A tal fine si ritiene che si debbano verificare puntualmente i requisiti legati alla gerarchia delle strade e si indichino norme specifiche da rispettare in caso di progettazione/realizzazione di nuovi itinerari, che dovranno preventivamente verificarsi sul piano geometrico e funzionale.</p> <p>Si ritiene che tali indicazioni potrebbero rientrare nella definizione del regolamento viario, in cui esplicitare le caratteristiche dei singoli elementi viabilistici e la definizione dei requisiti geometrici e della disciplina d'uso di tutte le strade di competenza comunale.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Aumento Capacità TPL/nuovi insediamenti urbanistici

Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione Il tema relativo al governo dell'equilibrio fra domanda e offerta, in relazione allo sviluppo di nuovi insediamenti urbanistici, non attiene alle competenze del PGTU, è invece un tema centrale per lo sviluppo del Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	4 terza parte
Sintesi	Si rileva la mancanza nel Piano di riferimenti al miglioramento dell'accessibilità al servizio di trasporto pubblico, anche con riferimento ai disabili ad esempio mediante l'adeguamento strutturale delle banchine di fermata.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Accessibilità
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione perché coerente con le strategie generali del PGTU. Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.2.2..Si inserisce un nuovo paragrafo "5.2.2.5 Adeguamento fermate <i>Al fine di migliorare l'accessibilità al mezzo pubblico anche da parte di categorie a ridotta capacità motoria, si conferma la volontà dell'amministrazione comunale di proseguire con l'adeguamento strutturale delle banchine di fermata, la cui puntuale individuazione verrà trattata nell'ambito del PTOOPP."</i>



Soggetto	Settore Infrastrutture per la Mobilità - Comune di Milano
Tipologia	Comune di Milano
n. protocollo	PG45676/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>In particolare si segnalano le strutture il cui iter procedimentale per la realizzazione è in fase avanzata :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Parking interscambio modulare Comasina M3 con avvio lavori nei prossimi mesi e ultimazione entro la fine del 2013. ▪ Parking interscambio Abbiategrasso M2 iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015. ▪ Parking interscambio Forlanini iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, capitolo 5.4.2 'Sosta in struttura'
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta / Parcheggi di interscambio
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione in quanto segnala una corretta integrazione nell'elencazione dei parcheggi d'interscambio in fase di realizzazione.</p> <p>Si propone quindi di integrare il documento Aggiornamento del PGTU con l'inserimento del testo di seguito riportato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.4.2, alla fine del paragrafo è aggiunto il seguente testo <i>"In coerenza con quanto individuato nelle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il tema della riqualificazione e del potenziamento dei parcheggi di interscambio è ritenuto di fondamentale importanza per favorire lo scambio modale e l'uso dei mezzi pubblici, con attenzione particolare rivolta alla realizzazione di quelli di corrispondenza con le nuove metropolitane e in relazione alla capacità residua delle linee di trasporto pubblico esistente, alle previste estensioni, alla programmazione di sviluppi urbanistici e nuove infrastrutture, di concerto con i Comuni di area urbana e individuando specifiche modalità di finanziamento innovative al fine di aumentarne l'attrattività, sia in termini di appetibilità per i finanziamenti privati (servizi, commercio, car sharing...) sia in termini di accessibilità e sicurezza per gli utenti, sia offrendo condizioni agevolate per gli utilizzatori del trasporto pubblico.</i></p> <p><i>Di seguito i parcheggi di interscambio il cui iter procedurale per la realizzazione è in fase avanzata:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>parcheggio di interscambio modulare Comasina M3, ultimazione prevista entro la fine del 2013;</i> • <i>parcheggio di interscambio Abbiategrasso M2, iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015;</i> • <i>parcheggio di interscambio Forlanini, iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015."</i>

Soggetto	Monica Tortoroto per Gruppo per la Mobilità sostenibile zona 2
Tipologia	Associazione cittadini
n. protocollo	PG44891/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>1- Inserire alla pagina 93 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU tra i principali itinerari ciclistici di previsione (punto 5.1.2) anche le seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - M. Gioia-Bicocca. Vie interessate: tutta via De Marchi. - Loreto-Gobba. Vie interessate: via Costa, via Leoncavallo, controviale Palmanova. - Stazione Centrale-Martesana. Vie interessate: via Ferrante Aporti e via Sammartini con collegamento alla pista ciclopedonale del naviglio Martesana. - P.za Durante-Martesana. Vie interessate: via Predabissi, via Giacosa e innesto nella Zona 30 "Governio Provvisorio" di futura previsione. - Precotto-Martesana. Vie interessate: via Aristotele, via Apelle - Monza-Adriano. Completare collegando gli spezzoni esistenti lungo la via Tremelloni. - San Mamete-Idro. Collegare la rete ciclabile del parco Adriano con la pista ciclopedonale del naviglio martesana con la costruzione di un ponte ciclopedonale tra la via san Mamete e via Padova ang. via Idro
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione per quanto riguarda l'elencazione dei singoli interventi richiesti, in quanto costituiscono in parte una rete di itinerari portanti coincidenti con quanto già programmato dall'Amministrazione, in parte si tratta di interventi di ciclabilità diffusa e di quartiere di cui si tiene conto nella programmazione degli interventi in riferimento al processo di partecipazione avviato con le Zone di Decentramento e con le associazioni di categoria. L'integrazione di tali ulteriori interventi sarà possibile condizionatamente alla verifica di congruenza con le strategie generali del PGTU e con le priorità dell'Amministrazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS



n. osservazione	2
Sintesi	Inserire alla pagina 92 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU nelle Zone a Traffico Limitato e Aree a pedonalità privilegiata (punto 5.1.1) anche la chiusura al traffico motorizzato del Ponte Vecchio (e solo del ponte) di Gorla.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	ZTL, aree pedonali
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione La specificità della richiesta non è coerente con la scala di programmazione del Piano in adozione. Valutazioni puntuali potranno essere effettuate nel quadro del processo di attuazione della contigua Zona 30 "Governo Provvisorio" (Cfr Paragrafo 5.1.1)
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	Inserire alla pagina 93 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU anche lo sviluppo del servizio BikeMi (punto 5.1.2) lungo la pista ciclopedonale del naviglio Martesana in territorio milanese, in corrispondenza delle radiali di Melchiorre Gioia, viale Monza, v.a Padova/p.za Costantino.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Bike Sharing
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione proponendo di modificare il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'esplicita indicazione che tra le principali linee d'azione dell'aggiornamento del PGTU si individuano come strategie fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'ampliamento dei parcheggi per biciclette e del Bike Sharing. Si propone di non accogliere la richiesta di indicazione puntuale delle nuove ubicazioni delle stazioni BikeMI, in quanto la pianificazione delle stesse è demandata a un Piano di Settore.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.2. Dopo il titolo <u>BikeMI</u> , la frase: "Lo sviluppo previsto riguarda l'estensione del servizio lungo gli assi radiali e nell'intorno dei principali poli di attrazione" è modificata in "Tra le principali linee d'azione del PGTU si individuano come strategie fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'ampliamento dei parcheggi per biciclette e del Bike Sharing. Lo sviluppo previsto riguarda l'estensione del servizio lungo gli assi radiali e nell'intorno dei principali poli di attrazione. Nella definizione delle strategie di ampliamento, dovrà comunque essere mantenuta l'unitarietà del sistema e garantita la sostenibilità organizzativa."

n. osservazione	4
Sintesi	Inserire all'interno del punto 5.2.2 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU a pagina 96 anche il collegamento Greco-M1 con una nuova linea o con la modifica di percorso di una delle linee già esistenti.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico locale
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto non di competenza del PGTU. La definizione di nuovi servizi di TPL di superficie o la deviazione di servizi esistenti viene demandata al Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (PTS).
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	5
Sintesi	Inserire alla pagina 96 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU dove si parla di Pedibus (punto 5.1.4) il tema del Pedibus di q.re Adriano (p.za Costantino, via Amalfi, via San Mamete) che deve poter passare attraverso un cortile di casa popolare.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Pedibus
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione proponendo di modificare il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'indicazione che il progetto Pedibus sarà esteso individuando nuove località di intervento attraverso il coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni, senza indicare preventivamente, nel documento di Piano, alcuna nuova localizzazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.4. Al terzo punto dell'elenco puntato si aggiungono le parole: "L'individuazione delle nuove località di intervento sarà effettuata attraverso coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni;"



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

n. osservazione	6
Sintesi	Inserire alla pagina 96 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU le seguenti possibili vie da inserire nel sistema "scuole car free" (punto 5.1.4): Via Muzio Via Carnovali
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Scuole car free
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione proponendo di modificare il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'indicazione che il progetto <i>Scuole Car Free</i> sarà esteso individuando nuove località di intervento attraverso il coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni, senza indicare preventivamente, nel documento di Piano, alcuna nuova localizzazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.4. Al terzo punto dell'elenco puntato si aggiungono le parole: " <i>L'individuazione delle nuove località di intervento sarà effettuata attraverso coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni;</i> "

Soggetto	ASSIMPREDIL ANGE
Tipologia	Associazione di categoria
n. protocollo	PG47755/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Si richiede di motivare le previsioni contenute nel Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU), rapportando le scelte dettate da tale strumento agli obiettivi e alle modalità di definizione della rete stradale indicate nel Piano di Governo del Territorio di Milano (PGT). Nella bozza del nuovo PGTU è stata dichiarata la conformità con lo strumento urbanistico generale e sono state eliminate le previsioni infrastrutturali relative ad alcuni importanti collegamenti (interquartiere Nord, un ramo della Paullese e altri collegamenti a Sud), in applicazione delle previsioni del PGT.</p> <p>Si rileva come principale criticità, nella redazione del Piano Generale del Traffico Urbano, da risolvere anche nella predisposizione degli altri strumenti di pianificazione dei trasporti (quali il Piano Urbano della Mobilità), la mancata motivazione delle scelte effettuate in tema di modifiche alla rete di trasporto e delle corrispondenti implicazioni sul territorio. In particolare, si evidenzia l'importanza di giustificare le scelte effettuate in tema di pianificazione, anziché procedere in modalità di semplice adeguamento alle previsioni del Piano di Governo del Territorio.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Rapporto con il Piano di Governo del Territorio
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione.</p> <p>Il PGTU non è strumento di programmazione infrastrutturale; l'aggiornamento del piano ha quindi preso atto delle modifiche del quadro programmatico di riferimento.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	<p>Si propone di effettuare una revisione delle azioni programmatiche di Piano, attraverso la previsione localizzativa degli spazi adibiti a parcheggio, la creazione di un sistema di gestione degli stessi, la regolamentazione della sosta a pagamento e la definizione puntuale delle isole ambientali.</p> <p>L'osservazione trae origine dagli aspetti che nei Piani Generali del Traffico Urbano sono oggetto di trattazione e che riguardano il sistema dello stazionamento e, soprattutto, le strategie, le direttive e i criteri alla base anche della redazione del Programma Urbano dei Parcheggi (PUP).</p> <p>A tal proposito, risulta fondamentale approfondire e conoscere gli indirizzi del PUP, la cui elaborazione diviene necessaria per completare la definizione delle azioni programmatiche in tema di trasporti.</p>



Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Azioni programmatiche, con riferimento alla sosta in struttura e al PUP
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto gli indirizzi programmatici sono già esplicitati al paragrafo 5.4.2 dell'aggiornamento del PGTU, nel quale si afferma che l'approccio integrato alla pianificazione della sosta è volto prioritariamente a promuovere il pieno utilizzo dell'offerta di sosta in struttura, liberando il suolo pubblico dalla sosta di lunga durata, condizione necessaria per il recupero di spazi da dedicare alla protezione del trasporto pubblico, alla mobilità ciclistica e pedonale e, più in generale, alla riqualificazione ambientale urbana.</p> <p>Le linee di intervento relative alla pianificazione della sosta in struttura, la cui programmazione attuativa è demandata al Programma Urbano Parcheggi (PUP), sono espresse nel paragrafo 5.4.2.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	<p>Si propone di rafforzare la rete infrastrutturale metropolitana e del trasporto pubblico, al fine di migliorare la gestione degli spazi territoriali.</p> <p>Si ritiene che la rete di infrastrutturazione metropolitana attualmente vigente e individuata nello strumento di pianificazione della mobilità (valevole per il periodo 2006 -2016) risulta avere un'impostazione strategica totalmente diversa dalla previsione contenuta nello strumento di governo del territorio.</p> <p>Pertanto, si richiede di disciplinare il tema di trasporti nel Piano Generale del Traffico Urbano anche in relazione alla rete di trasporto pubblico, la cui individuazione diviene condizione necessaria al fine di procedere a una esaustiva definizione degli scenari di rete in cui opera il Piano.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	TPL
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto al PGTU non compete la programmazione delle infrastrutture. Inoltre il PUM 2001-2010 (e il suo aggiornamento al 2006) è stato recentemente superato da PGT che demanda al nuovo PUM il tema dello sviluppo infrastrutturale nel lungo periodo.

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	4
Sintesi	<p>Si propone di considerare la rilevanza che assume nella definizione delle misure costituenti il Piano Generale del Traffico Urbano anche la preventiva localizzazione degli spazi da adibire a parcheggio.</p> <p>In particolare, si sostiene la necessità di definire le modalità di realizzazione e il potenziamento dei parcheggi di interscambio.</p> <p>Si ritiene che la previsione di spazi da destinare a parcheggi di interscambio risulta particolarmente utile nelle zone periferiche e di principale accesso alla città.</p> <p>Viene evidenziato, inoltre, che non risulta fattibile adottare in modo efficace i sistemi di riduzione del traffico, come l'area C, senza prevedere l'aumento della capacità dei parcheggi d'interscambio, attualmente pari a 15.500 posti auto (negli ultimi sei anni si è verificato un incremento complessivo di 1.500 posti auto, per effetto di progetti già previsti e finanziati in precedenza).</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta / Parcheggi di interscambio
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione in quanto in linea con gli indirizzi strategici del Piano.</p> <p>Si propone quindi di integrare il documento di Aggiornamento del PGTU con l'inserimento del testo di seguito riportato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.4.2, pag. 105, alla fine del paragrafo è aggiunto il seguente testo <i>"In coerenza con quanto individuato nelle linee di indirizzo del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, il tema della riqualificazione e del potenziamento dei parcheggi di interscambio è ritenuto di fondamentale importanza per favorire lo scambio modale e l'uso dei mezzi pubblici, con attenzione particolare rivolta alla realizzazione di quelli di corrispondenza con le nuove metropolitane e in relazione alla capacità residua delle linee di trasporto pubblico esistente, alle previste estensioni, alla programmazione di sviluppi urbanistici e nuove infrastrutture, di concerto con i Comuni di area urbana e individuando specifiche modalità di finanziamento innovative al fine di aumentarne l'attrattività, sia in termini di appetibilità per i finanziamenti privati (servizi, commercio, car sharing...) sia in termini di accessibilità e sicurezza per gli utenti, sia offrendo condizioni agevolate per gli utilizzatori del trasporto pubblico.</i></p> <p><i>Di seguito i parcheggi di interscambio il cui iter procedurale per la realizzazione è in fase avanzata:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>parcheggio di interscambio modulare Comasina M3, ultimazione prevista entro la fine del 2013;</i> • <i>parcheggio di interscambio Abbiategrasso M2, iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015;</i> • <i>parcheggio di interscambio Forlanini, iter procedurale in corso e realizzazione presumibilmente entro la fine del 2015."</i>



n. osservazione	5
Sintesi	<p>Si propone l'individuazione di un meccanismo, nella regolamentazione della sosta, che consenta di favorire la creazione di spazi di sosta a servizio di chi accede alla città, che risultano presenti in disponibilità ridotta, a causa della occupazione da parte dei residenti.</p> <p>In particolare, si ritiene che l'incremento degli spazi per la sosta operativa possa essere favorito dal pagamento della sosta residenziale, con l'istituzione di un sistema di corresponsione di una tariffa mensile che i residenti dovranno versare in una quota che, ipoteticamente, può essere fissata in un importo variabile da un minimo di 50 euro a un massimo di 100 euro.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione della sosta
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto contraria gli indirizzi strategici del Piano.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	6
Sintesi	Si propone di incentivare l'individuazione di spazi, anche in forma di parcheggi in struttura, da adibire ad uso dei residenti, prevedendo le modalità di assegnazione e i requisiti degli operatori per la realizzazione degli stessi.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Parcheggi a servizio dei residenti
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto tale tematica sarà affrontata nel quadro della redazione del nuovo PUM e nei successivi piani attuativi di settore.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. osservazione	7
Sintesi	Si chiede di eliminare l'obiettivo di Piano consistente nel ridurre all'interno dell'area C l'offerta su strada destinata alla sosta operativa. Si ritiene che l'effetto della diminuzione del traffico in centro non è determinato solo dalla istituzione dell'area C, ma anche dalla crisi economica. Si ritiene ipotizzabile che, a seguito della ripresa economica, si verifichi nuovamente un aumento del traffico e della corrispondente domanda di sosta.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta operativa nell'area C
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione L'evidente differenziale rilevato fra il calo del traffico all'interno della Cerchia dei Bastioni e nel restante territorio comunale evidenzia chiaramente l'efficacia specifica del provvedimento di <i>road pricing</i> , non riconducibile a fluttuazioni dovute a macro fattori economici. Si conferma pertanto la politica indicata di progressiva riduzione dell'offerta di sosta a pagamento su strada all'interno dell'ambito sottoposto a <i>pricing</i> della circolazione, come strumento per ricavare suolo pubblico da destinare ad azioni a favore della mobilità ciclo-pedonale e della protezione del trasporto pubblico, fermo restando che tale azione sarà accompagnata da un costante monitoraggio volto a verificare l'equilibrio del bilancio domanda/offerta di sosta su strada.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Soggetto	Attilio Gasella
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG45644/2013
Data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	Si richiede se è prevista una ciclabile che porti da Lorenteggio fino in Centro, collegandosi in via Olona attraverso via Cola di Rienzo.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità Ciclabile
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Soggetto	Sergio Preti
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG45657/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>per poter ricorrere "effettivamente" il traffico con relativi benefici sul inquinamento la riduzione degli incidenti ed il livello di inquinamento acustico, è indispensabile incrementare "seriamente" il numero di mezzi pubblici, la loro qualità ed incentivare gli abbonamenti a costi decisamente minori.</p> <p>Oltre a ciò è necessario rendere "sicure" le strade attivando "vere" piste ciclabili per far viaggiare tutti in modo più sicuro.</p> <p>non ultima la questione severità sul controllo stradale effettuato dalle forze di polizia municipale, che ultimamente praticamente sono sparite alla vista dei cittadini.</p> <p>Se non si ragiona in questi termini poco o nulla serviranno i palliativi messi in atto sino ad ora.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Sicurezza stradale
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto non contiene esplicite richieste ma riporta solo un'opinione dell'estensore dell'osservazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Soggetto	Consiglio di Zona 8
Tipologia	Soggetto funzionalmente interessato
n. protocollo	PG 44669/2013
data	17/01/13
n. osservazione	1 a
Sintesi	<p>1.1 Interventi puntuali di mitigazione del traffico e messa in sicurezza della mobilità pedonale e ciclabile locale:</p> <p>Via Quarenghi in corrispondenza dell'uscita dalla fermata Ml Uruguay: realizzazione di una castellana per l'attraversamento pedonale da e per la stazione metropolitana, con eventuale modifica della sosta lungo il marciapiede mediante realizzazione di "masoni" per consentire l'allineamento dei veicoli in sosta all'interno di tale spazio;</p> <p>Viale De Gasperi in corrispondenza degli attraversamenti pedonali dai comparti delle vie Venezuela/San Benelli verso il quartiere Certosa, mediante disassamento e/o castellana;</p> <p>Via Croce angolo via Salerio: protezione dell'attraversamento pedonale mediante disassamento (rotonda) e/o castellana;</p> <p>Intersezione a "T" fra le vie Quarenghi e Uruguay accanto al Centro Bonola: realizzazione di piccola rotonda;</p> <p>Via Sant'Elia in corrispondenza dell'intersezione con via Osma e l'itinerario pedonale di via Moretti: realizzazione castellana con semaforo a chiamata per l'attraversamento pedonale;</p> <p>Via Saprì, in corrispondenza degli edifici scolastici: posa di dissuasori per messa in sicurezza dell'attraversamento pedonale;</p> <p>Via Lampugnano intersezione con via Angioletti, davanti alla scuola materna: realizzazione di castellana già progettata nel 2007 o, in alternativa, disassamento;</p> <p>Incrocio tra le vie Pascarella/Simoni/Trihassa: realizzazione di rotatoria;</p> <p>Via G.B. Grassi all'altezza del civico 5, in prossimità del supermercato Lidl: è indispensabile progettare e realizzare un attraversamento pedonale, oggi inesistente, in considerazione del fatto che i maggiori insediamenti residenziali affacciano sul versante opposto della strada, e che gli abitanti di fatto già attraversano in questo punto data l'eccessiva distanza rispetto al successivo attraversamento posto all'incrocio con Largo Boccioni;</p> <p>Via Alex Visconti angolo via Appennini: protezione attraversamento pedonale mediante piccola rotonda e/o dissuasori;</p> <p>Via Cilea di fianco al Parco Pertini: protezione attraversamento pedonale mediante castellana, dissuasori o semaforo a chiamata per i pedoni.</p> <p>Protezione attraversamento pedonale di Viale Certosa fra Accursio - Grosotto e Serra all'altezza di via Armenia e adiacente all'Esselunga.</p> <p>Rotonda Natta/Cechov: interventi per la mitigazione della velocità veicolare in corrispondenza degli attraversamenti pedonali;</p> <p>Sistemazione immissione pericolosa da via Chiarelli in via Natta;</p> <p>Piazza Cacciatori delle Alpi: interventi strutturali di riorganizzazione e ridisegno complessivo della piazza e delle relative intersezioni, con realizzazione di ampia rotatoria e messa in sicurezza degli attraversamenti pedonali e ciclabili;</p> <p>Realizzazione intersezione a rondò fra le vie Pascarella/Satta;</p>



	Realizzazione segnaletica di stop in via Bossoli all'intersezione con via Aldini
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Limitazione traffico e messa in sicurezza mobilità pedonale
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.</p> <p>Si propone di non accogliere l'indicazione puntuale degli interventi di mitigazione del traffico e messa in sicurezza delle intersezioni. Gli stessi saranno considerati e valutati in fase attuativa, definendo priorità d'intervento in base a criteri che tengono in considerazione la sicurezza, l'attrattività pedonale e le componenti di traffico.</p> <p>Si propone invece di accogliere l'indicazione generale a operare nel senso del miglioramento della sicurezza delle intersezioni inserendo nel documento di Aggiornamento al Piano la frase di seguito riportata.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.3.2. Alla fine del paragrafo si inserisce la frase: <i>"Saranno inoltre effettuati studi di dettaglio finalizzati all'ottimizzazione della regolazione semaforica, comprendenti analisi rispetto al miglioramento delle condizioni di sicurezza al nodo, sia per quanto riguarda l'attraversamento dei pedoni, sia in relazione alla regolazione semaforica nelle ore notturne, sia infine all'estensione della segnalazione sonora per non vedenti."</i></p> <p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 5.1.1. Si inserisce la frase: <i>"Saranno altresì effettuate valutazioni di dettaglio su singoli attraversamenti e itinerari pedonali finalizzate alla individuazione di interventi volti alla mitigazione di situazioni di potenziale pericolosità, anche -e non solo- facendo riferimento alle analisi di incidentalità svolte."</i></p>
n. osservazione	1 b – prima parte
Sintesi	Insieme alla frazione Treano (già prevista nel documento del PGTU), si propone l'istituzione di "Zona 30" anche nei quartieri Sarpi, QT8, nella frazione Lampugnano (vie Treano/Osma/Ippodromo fino alla rotonda di via Dionede) e a Quarto Oggiaro nel quadrilatero formato dalle vie Lessona/Amoretti/Pascarella/Graf.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Zona 30
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione in quanto coerente con gli obiettivi strategici del Piano</p> <p>Si propone di recepire la richiesta di programmare la realizzazione di una Zona 30 negli ambiti Sarpi, QT8, frazione di Lampugnano, Quarto Oggiaro, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p>





Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

	Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.1.1 dopo l'elenco delle Zone 30 sarà inserita la seguente frase: <i>"In aggiunta agli interventi suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi di Zona 30 negli ambiti di: Sarpi, Missori-Vetra, QT8, frazione di Lampugnano, Quarto Oggiaro. Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i>
n. osservazione	1 b – seconda parte
Sintesi	Necessità di applicare la zona "car free" per le scuole al tratto stradale di via Quareaghi compreso fra il civico 14 e l'uscita della fermata MI Uruguay
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Scuole car free
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione proponendo di modificare il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'indicazione che il progetto <i>Scuole Car Free</i> sarà esteso individuando nuove località di intervento attraverso il coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni, senza indicare preventivamente, nel documento di Piano, alcuna nuova localizzazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.4. Al terzo punto dell'elenco puntato si aggiungono le parole: <i>"L'individuazione delle nuove località di intervento sarà effettuata attraverso coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni;"</i>
n. osservazione	2
Sintesi	2. Interventi sul Trasporto Pubblico: Si richiede un potenziamento complessivo del servizio e in particolare della regolarità di esercizio della rete di trasporto pubblico, soprattutto per le linee 19, 40, 48, 57, 58, 69 e 80; si domandano inoltre i seguenti interventi più specifici

	<p>C) <u>Riqualificazione, ripristino e ampliamento servizio tranviario:</u></p> <p>7) Ripristino percorso tranviario di Via Nono, non appena lo stato di avanzamento dei lavori M5 lo consentirà; tale intervento consentirà una diminuzione dei transiti lungo la curva Procaccini/Messina, alleviando il disagio lamentato dai residenti</p> <p>8) Riqualificazione sede tranviaria Via Mac Mahon, con binario inerbato</p> <p>9) Ripristino percorso tranviario Via Domodossola, non appena lo stato di avanzamento dei lavori M5 lo consentirà; tale provvedimento consentirà anche un efficace ed immediato interscambio con la stazione Domodossola (linee S e, in futuro, M3)</p> <p>10) Avviare con sollecitudine i previsti lavori per la metrotranvia Bovisa-Certosa</p> <p>11) Prolungamento linea tranviaria da Cimitero Maggiore a Molino Dorino;</p> <p>12) Prevedere l'acquisto di nuove vetture tranviarie, per far fronte a un rinnovamento dell'attuale parco e all'aumento del servizio dovuto alla realizzazione delle nuove metrotranvie</p> <p>D) <u>Percorsi e orari linee bus:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Linea 68:</u> prolungamento da Via Quarenghi a Molino Dorino per le Vie Vergiate, Castellanza e Appennini, come richiesto da delibera n°126 del 14/06/2012; se ne richiede con urgenza l'attivazione, stante la prossima ultimazione di numerosi nuovi alloggi di edilizia pubblica in Via Appennini e le richieste di lunga data dei residenti delle Vie Castellanza e Vergiate, tuttora prive di TPL - <u>Linea 560:</u> è il mezzo pubblico più veloce tra il Gallaratese/QT8 e l'Ospedale Sacco, altrimenti difficilmente raggiungibile, ma non è utilizzato causa bassa frequenza, cadenza non costante e impossibilità di utilizzo dei documenti di viaggio urbani, pur essendo una linea di Area Urbana di competenza del Comune di Milano; se ne chiede pertanto l'integrazione nella tariffa urbana per la tratta QT8 - Ospedale Sacco, oltre al potenziamento del servizio e al cadenzamento dell'orario - <u>Linea 40:</u> l'apertura della stazione M3 di Affori ha determinato un consistente aumento di utenza; se ne chiede pertanto il potenziamento - <u>Linea 48:</u> modifica dell'itinerario per consentire collegamento con la clinica Sant' Ambrogio, in Via Faravelli; potenziamento del servizio per meglio collegare la zona Accursio/Portello con la metropolitana (Lotto M1) - <u>Linea 78:</u> modifica dell'itinerario per consentire il collegamento con Villa Simonetta e le nuove abitazioni a ridosso della ferrovia (da Principe Eugenio/Govone proseguire per Principe Eugenio, Caracciolo e poi a destra in Via Govone, e viceversa al ritorno) - <u>Collegamenti con Stazioni Bovisa e Certosa:</u> in attesa della realizzazione della metrotranvia, prevedere un collegamento bus Bovisa FN - Certosa FS, con transito da Via De Pisis - <u>Linea 62:</u> il disagio per le basse frequenze, dovute allo sdoppiamento del percorso all'interno del Gallaratese, è aggravato da costanti irregolarità del servizio con soppressioni di corse, nonché dall'orario non cadenzato che non consente la memorizzazione dei minuti di passaggio; si richiede pertanto una revisione dell'esercizio, che porti a un miglioramento delle frequenze e della regolarità, con cadenzamento dell'orario <p>In generale, nell'obiettivo di rendere maggiormente fruibile il servizio di trasporto pubblico anche nei momenti di minore offerta, si richiede inoltre il completamento del cadenzamento delle linee metropolitane e di superficie nelle ore serali e nei giorni festivi (già avviato da alcuni anni su diverse linee) e il coordinamento degli orari tra metropolitana e linee di superficie, in particolare nei nodi di interscambio di Lotte, Bonola e Molino Dorino e con i Radiobus di quartiere, al fine di minimizzare le attese dovute ai trasbordi e il conseguente disagio, anche in termini di sicurezza percepita.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Potenziamento TPL
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>Si propone di non accogliere le osservazioni ai punti numero 7) e 9) in quanto non di competenza del piano. La sistemazione superficiale a seguito della chiusura dei</p>



	<p>cantieri è infatti determinata nell'ambito degli iter progettuali dei singoli interventi.</p> <p>Si propone di non accogliere le osservazioni ai punti numero 10) e 11) in quanto le nuove infrastrutture saranno definite nell'ambito del PUM.</p> <p>Si propone di non accogliere l'osservazione al punto numero 12) in quanto l'acquisto di nuovo materiale rotabile verrà disciplinato nell'ambito del contratto di servizio tra l'amministrazione comunale e l'esercente dei servizi di TPL.</p> <p>Si propone di accogliere l'osservazione al punto 8), relativa a Mac Mahon, per la quale si propone una modifica del testo dei documenti di Aggiornamento del PGTU e nella Tavola 5.</p> <p>Si propone di non accogliere le altre osservazioni avanzate, in quanto di competenza del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.2.1., all'elenco puntato è aggiunto il punto "Mac Mahon tra p.za Diocleziano e v.le Monte cenere (riqualificazione sede esistente)."</p> <p>Si modifica di conseguenza la Tavola 5 allegata all'Aggiornamento del Piano.</p>
n. osservazione	3
Sintesi	<p>2 Semaforizzazione asservita e sonora:</p> <p>Sviluppare la semaforizzazione asservita prioritariamente lungo gli itinerari tranviari delle vie Cenisio, Certosa, corso Sempione, viale Espinasse, Mac Mahon.</p> <p>Sviluppare progressivamente la semaforizzazione sonora per non vedenti, a cominciare dal semaforo situato all'incrocio con le vie Lessona/Trilussa/De Roberto.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Semaforizzazione asservita
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.</p> <p>Si propone di non accogliere l'indicazione puntuale degli itinerari tranviari da preferenziare, essendo la loro localizzazione demandata ad un successivo studio di settore.</p> <p>Si ritiene di accogliere la richiesta di estendere la semaforizzazione sonora, pur non individuando nel Piano specifiche località. Si propone in tal senso di modificare il testo del documento di Aggiornamento al Piano, come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento:</p> <p>Paragrafo 5.3.2. Alla fine del paragrafo si inserisce la frase: "Saranno inoltre effettuati studi di dettaglio finalizzati all'ottimizzazione della regolazione semaforica, comprendenti analisi rispetto al miglioramento delle condizioni di sicurezza al nodo, sia per quanto riguarda l'attraversamento dei pedoni, sia in relazione alla regolazione semaforica nelle ore notturne, sia infine all'estensione della segnalazione sonora per non vedenti."</p>

n. osservazione	4
Sintesi	<p>3 Ciclabilità</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sviluppare l'intercambio bici+metropolitana in corrispondenza delle fermate delle linee mm esistenti e, per quanto riguarda le nuove fermate della linea metropolitana (linea M5) in fase di costruzione, prevedere una riorganizzazione degli spazi superficiali in grado di garantire che ogni stazione offra un efficiente punto di intercambio attrezzato bici+metropolitana, sia con rastrelliere che con stazioni di bike sharing - via Diomede a fianco dell'Ippodromo: possibilità di progettare e realizzare un collegamento ciclabile che collegherebbe fra loro l'asse ciclabile delle vie Montale/Lampugnano con piazzale Lotto/Caprilli da un lato, e piazzale Lotto/Monte Rosa dall'altro. - Realizzazione di corsie ciclabili in ambito stradale sugli assi di ampio calibro esistenti: vie Falk, Cechov, Croce - In occasione dei previsti lavori di riqualificazione della sede tranviaria, sviluppare un itinerario ciclabile lungo via Mac Mahon - ricollocare gli itinerari ciclabili realizzati in via Orsini e in via Lessona: rasenti al muro risultano essere pericolosi sia per i ciclisti che per i pedoni; - Sviluppo di un nuovo itinerario ciclabile Lotto / Zavattari / Vedice / Maratta / Selinunte / Morgantini / Melozzo da Forlì / via Novara, realizzabile sia recuperando spazio accanto ai marciapiedi attraverso la sistemazione e regolamentazione della sosta a pettine (attualmente le auto sostano sul marciapiede, occupando molto spazio e interferendo direttamente con la mobilità pedonale), sia realizzando corsia ciclabile in carreggiata ampia (via Novara).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità Ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>Si propone di recepire l'indicazione aggiungendo gli itinerari ciclistici:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Via Diomede a fianco Ippodromo.</i> • <i>Vie Falk, Cechov, Croce.</i> • <i>Via Mac Mahon (In occasione dei lavori di riqualificazione della sede tranviaria.</i> • <i>Lotto-Zavattari-Vodice-Maratta-Selinunte-Morgantini-Melozzo da Forlì-Novara,</i> <p>in quanto coerenti con gli obiettivi di Piano, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Si propone di non accogliere l'indicazione di migliorare l'intercambio bici-metro, in quanto la stessa è già presente del documento di aggiornamento al Piano.</p> <p>Si propone di non accogliere l'indicazione specifica di modifica dell'itinerario ciclistico Orsini-Lessona, demandando la valutazione a successive verifiche puntuali, comunque previste ai sensi di quanto indicato al paragrafo 5.1.2.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.1.2, pag. 94. Dopo l'elenco puntato, è aggiunto il seguente testo: <i>"In aggiunta agli itinerari ciclistici suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi, relativamente agli itinerari di:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Cerchia dei Bastioni. Parti interessate: nodo di Piazza della Repubblica, viale Papiniano, viale D'annunzio e viale Beatrice d'Este, oltre che il nodo di piazza XXIV Maggio.</i> • <i>Sistema Cassala/Famagosta. Vie interessate: via Schievano, via Ettore Ponti e via Santander.</i> • <i>Via Diomede a fianco Ippodromo.</i> • <i>Vie Falk, Cechov, Croce.</i> • <i>Via Mac Mahon (in occasione dei lavori di riqualificazione della sede tranviaria.</i> • <i>Lotto-Zavattari-Vodice-Maratta-Selinunte-Morgantini-Melozzo da Forli-Novara.</i> <p><i>Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i></p>
<p>n. osservazione</p>	<p>5</p>
<p>Sintesi</p>	<p>4 Regolamentazione della sosta: in corrispondenza delle nuove fermate della linea M5 da Garibaldi allo Stadio Meazza e in previsione dei necessari adeguamenti degli spazi per la sosta, si ritiene utile pianificare contestualmente anche una riorganizzazione complessiva degli ambiti di regolamentazione già esistenti nei territori limitrofi alle fermate della nuova linea M5, rendendo i vari ambiti uniformi e coerenti fra loro</p>
<p>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>
<p>Tema oggetto dell'osservazione</p>	<p>Regolamentazione sosta</p>
<p>Esame/Valutazione</p>	<p>Si propone di accogliere l'osservazione in quanto coerente con le strategie dell'Aggiornamento del piano. Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.4.1, pag. 105 – Dopo l'elenco puntato è aggiunta la frase <i>"Gli ambiti già regolamentati interessati dall'apertura di nuove tratte di linee metropolitane dovranno esser verificati al fine di adeguare la regolamentazione alla nuova domanda indotta."</i></p>
<p>n. osservazione</p>	<p>6</p>
<p>Sintesi</p>	<p>- Lavori tunnel Scarampo-Gattamelata: completare al più presto la sistemazione superficiale del cantiere, subordinando l'eventuale apertura del tunnel all'attivazione di interventi tali da scongiurare il collasso della circolazione nell'area Teodorico/Traiano/Colonna/Firenze</p>

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Viabilità cantiere
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione La valutazione specifica di questo intervento non è indicata nell'Aggiornamento del PGTU perché sottoposto a valutazione nell'ambito di altri processi amministrativi che riguardano il coordinamento, in fase attuativa, degli interventi urbanistici che interessano l'ambito (PII Portello, PII City Life, AdP Fiera), per i quali è già indicato l'obiettivo oggetto dell'osservazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Soggetto	Comune di Sesto S. Giovanni
Tipologia	Ente territorialmente interessato
n. protocollo	PG 49467/2013
data	21/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>1) si ritiene opportuno che la classifica funzionale della rete stradale (tav. 1 dello stato di attuazione e aggiornamento) sia armonizzata con le previsioni dei Comuni confinanti; a tale proposito si riportano nel seguito le classificazioni previste dal Comune di Sesto San Giovanni per le strade che presentano continuità con il Comune di Milano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - viale Marelli (viale Monza): strada Interquartiere (D2) - coerente - via Fiume (via Porto Corsini): strada di quartiere (E1) - non coerente; via Porto Corsini figura come locale interzonale (F1) - controviale Fulvio Testi: strada di quartiere (E2) - coerente - viale Fulvio Testi: strada di scorrimento (D1) - coerente - via Crescenzago (via Adilano): strada di quartiere (E1) - non coerente; via Adilano figura come locale interzonale (F1) - via Adamello (via Talete): strada locale (F3) - non coerente; via Talete figura come locale interzonale (F1), con previsione di collegamento non coerente con le previsioni di sviluppo delle adiacenti aree ex Marelli.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Classificazione funzionale delle strade
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>Le difformità di classifica cui l'osservazione fa riferimento non costituiscono criticità. La strada locale interzonale infatti si pone, in base alla normativa, in posizione intermedia fra la strada di quartiere e la strada locale. Eventuali necessari raccordi in fase di attuazione degli interventi del PGTU potranno pertanto essere presi con il Comune di Sesto San Giovanni in relazione alle norme definite nei rispettivi Regolamenti viari.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	<p>2) coerentemente con quanto espresso nelle premesse dell'aggiornamento del PGTU, relativamente alla visione prospettica più ampia che si è inteso attribuirgli, sarebbe opportuno</p>

	<p>che venissero considerati gli effetti indotti dall'attuazione del Piano sulla domanda aggregata di mobilità, avendo scelto di considerare gli effetti di natura urbanistica sulle variazioni della domanda; peraltro, si ritiene, come meglio esplicitato nel punto successivo, che gli scenari di valutazione (a partire dal reference) dovrebbero invece essere costruiti a domanda costante rispetto allo stato di fatto, al fine di separare gli effetti inevitabilmente sovrapposti di scenari costruiti variando contemporaneamente domanda ed offerta, tenuto conto del fatto che gli effetti conseguenti a variazioni della domanda di trasporto presentano un'inerzia di vari ordini di grandezza superiore alle variazioni sull'offerta di trasporto;</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU e Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Scenari modellistici
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	<p>3) nel cap. 6 del rapporto ambientale si ipotizza, sulla base di scenari urbanistici, una variazione complessiva della domanda di mobilità pari al 6,8% all'orizzonte temporale del 2015; come accennato al punto precedente, si ritiene che tale variazione, inserita all'interno di un quadro di valutazioni di effetti di interventi valabilistici di breve-medio termine, pregiudichi la corretta interpretazione dei risultati ottenuti. Le variazioni delle percorrenze sono infatti attribuibili a due componenti, i cui effetti si sommano non risultando distinguibili nell'analisi del dato ottenuto: una componente è legata alle variazioni della domanda di trasporto e una è legata alle variazioni sull'offerta di trasporto. Le variazioni di percorrenza che scaturiscono dalle analisi sono frutto di variazioni su entrambe le componenti del sistema dei trasporti; si ritiene che, pur non essendo riferite a variazioni nel breve periodo ma dovendosi considerare di medio periodo, non sia corretto prendere in considerazione variazioni significative della domanda di trasporto; a conforto di quanto affermato, si riporta che la letteratura scientifica mostra una correlazione (peraltro non sempre lineare, ma comunque dello stesso segno) tra l'andamento del PIL e quello del traffico veicolare: le previsioni di andamento del PIL per il 2013 sono di segno negativo, con una tendenza a modesti valori positivi solo a partire dal 2014, comunque con percentuali non superiori all'1%; in aggiunta a ciò, numerosi studi hanno evidenziato come la correlazione quasi-lineare tra andamento del PIL e del traffico veicolare abbia avuto validità durante gli anni della motorizzazione di massa e che a partire dagli anni Novanta del secolo scorso tale correlazione</p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

	(peraltro non sempre lineare, ma comunque dello stesso segno) tra l'andamento del PIL e quello del traffico veicolare: le previsioni di andamento del PIL per il 2013 sono di segno negativo, con una tendenza a modesti valori positivi solo a partire dal 2014, comunque con percentuali non superiori all'1%; in aggiunta a ciò, numerosi studi hanno evidenziato come la correlazione quasi-lineare tra andamento del PIL e del traffico veicolare abbia avuto validità durante gli anni della motorizzazione di massa e che a partire dagli anni Novanta del secolo scorso tale correlazione non sia più verificabile, dovendosi ritenere la domanda di trasporto veicolare sostanzialmente costante;
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Rapporto Ambientale, Capitolo 6
Tema oggetto dell'osservazione	Scenari modellistici
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	4
Sintesi	4) non sono state esplicitate le ipotesi adottate riguardanti le variazioni del trasporto merci negli scenari futuri;
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Scenari modellistici
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. osservazione	5
Sintesi	5) si è scelto di non rappresentare le variazioni degli indicatori caratteristici tra reference scenario e interventi di piano+road pricing/loop, ma le variazioni tra interventi di piano e interventi di piano+road pricing/loop; in tal modo sono state fatte emergere le differenze tra l'attuazione o meno degli interventi di road pricing/loop a parità dell'attuazione di tutti gli interventi previsti dal piano, rendendo difficoltoso il confronto degli scenari complessivi piano+road pricing e piano+loop con il reference scenario, confronto quest'ultimo che avrebbe dovuto essere svolto per primo proprio per essere accostato ai risultati del confronto tra reference scenario e interventi di piano; si ritiene pertanto che tali confronti debbano essere aggiunti alle analisi di valutazione;
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Scenari modellistici
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	6
Sintesi	6) non è stato fatto cenno alla possibilità di utilizzo di dati provenienti dagli operatori di telefonia mobile o di FCD (Floating Car Data) per la costruzione e la successiva analisi dei tempi di percorrenza; si chiede se è intenzione dell'amministrazione operare in tale direzione;
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Scenari modellistici
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

n. osservazione	7
Sintesi	7) si chiede se è allo studio un'indagine mirata alla definizione di indicatori utili alla specificazione di un modello di scelta modale;
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	8
Sintesi	8) si chiede di sapere se sarà effettuata una nuova indagine alla persona origine-destinazione, sul modello delle analisi condotte nel 1984, 1995 e 2005-2006 in tempo utile per evitare di interferire con l'evento Expo 2015;
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	9
Sintesi	9) si chiede infine di sapere se sarà contestualmente effettuato un aggiornamento dell'indagine sui veicoli merci.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU

Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	





Soggetto	Settore Parcheggi del Comune di Milano – Servizio Parcheggi residenziali
Tipologia	Comune di Milano
n. protocollo	PG49036/2013
data	21/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	In riferimento al testo del documento <i>PGTU Stato di attuazione</i> , in particolare al capitolo 5.4.2, <i>Sosta in struttura</i> (pag.101), si chiede di sostituire, nell'elenco dei parcheggi in struttura, la voce "Tarvisio/Gioia" con la formula: "oltre i parcheggi cui si darà impulso all'interno di accordi transattivi in fase di definizione".
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta in struttura
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione Si prende atto che nell'orizzonte temporale del Piano non deve essere considerato il parcheggio Tarvisio/Gioia. Non si ritiene invece di poter accogliere la richiesta di inserire nell'aggiornamento di piano il riferimento esplicito ad accordi transattivi la cui definizione non è materia del PGTU.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.4.2, pag. 105, alla fine dell'elenco puntato sono tolte le parole "Tarvisio/Gioia"

Soggetto	Ciclobby
Tipologia	Associazione di categoria
n. protocollo	PG45633/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Si osserva che opportunamente è presente una suddivisione fra interventi a breve termine e a medio lungo periodo e che nella tavola 7 sono presenti, oltre all'indicazione dei percorsi ciclabili, anche le zone 30, aree pedonali, le ZTL etc.</p> <p>Si ritiene che gli interventi riportati non appaiano però inseriti all'interno di un disegno complessivo, né immediatamente collegabili ad una strategia d'insieme.</p> <p>Se nella relazione relativa allo "stato di attuazione e aggiornamento" (paragrafo 3.1.4.2) si fa riferimento alla rete degli itinerari prioritari del PGT o alla realizzazione parziale di tratti di "raggi verdi", in planimetria la definizione di questi assi ordinatori non viene riportata.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si propone di accogliere l'osservazione attraverso un'integrazione del paragrafo 5.1.2, volta a meglio definire le strategie complessive e gli indirizzi attuativi del piano.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.2, dopo l'elenco puntato si inserisce il seguente testo: <i>"Il disegno complessivo di rete è demandato al PUMS, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale. La classifica funzionale della rete e gli itinerari individuati come prioritari nel PGT costituiscono la maglia di riferimento per la programmazione degli interventi, sono costituiti da una maglia portante di assi radiali e circolari, funzionali agli spostamenti sistematici e coerenti con la maglia del Piano provinciale MiBici.</i></p> <p><i>I provvedimenti individuati sono da considerare quale prima fase di attuazione di una strategia più ampia e funzionale alla costruzione della rete portante. Sono di diversa natura, dalla moderazione del traffico, compresi i controviai di assi principali, alla realizzazione di piste e corsie ciclabili, oltre alla risoluzione di alcuni nodi particolarmente critici ma funzionali alla costruzione di un itinerario e comprendono opere già avviate o previste dal PTOOPP e dagli interventi a scampo oneri."</i></p>
n. osservazione	2
Sintesi	<p>Si ritiene che vada identificato un sistema di itinerari ciclabili prioritari (eventualmente desunti, per semplificazione dalla rete degli itinerari ciclabili prioritari del PGT o da strumenti di pianificazione sovracomunale come il Piano provinciale MiBici) con caratteristiche tali da costituire assi ciclistici per il collegamento funzionale veloce fra diverse zone della città (sull'esempio delle cycle-superhighways londinesi o le strade ciclabili centro-europee) sia in senso radiale che circolare.</p> <p>Si ritiene che tali itinerari debbano essere messi in stretto rapporto con le aree pedonali, le ZTL e le zone 30 e con i servizi alla ciclabilità (stazioni metropolitana e punti di intermodalità, Bike Sharing, parcheggi bici, velostazioni) individuandone a breve termine la loro implementazione.</p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione</p> <p>L'osservazione è coerente con le strategie di piano. Il sistema di itinerari ciclabili e il disegno complessivo di rete sono demandati al PUM (vedi osservazione precedente). Si evidenzia che gli itinerari prioritari rappresentati nel PGT sono costituiti da una maglia portante di assi radiali e circolari, sono funzionali agli spostamenti sistematici e coerenti con la maglia del Piano provinciale MiBici.</p> <p>Per quanto riguarda la richiesta di mettere in rapporto lo sviluppo delle aree pedonali e delle Zone 30 con i servizi alla ciclabilità, si propone di accogliere l'osservazione attraverso l'emendamento al testo dell'aggiornamento del Piano di seguito riportato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.2. Al terzo punto dell'elenco puntato si aggiungono le seguenti parole "e aumentare l'offerta di trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici, treni e metropolitane onde favorire l'intermodalità"</p> <p>Paragrafo 5.1.2. Dopo il titolo <u>BikeMi</u>, la frase: "Lo sviluppo previsto riguarda l'estensione del servizio lungo gli assi radiali e nell'intorno dei principali poli di attrazione" è modificata in "Tra le principali linee d'azione del PGTU si individuano come strategie fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'ampliamento dei parcheggi per biciclette e del Bike Sharing. Lo sviluppo previsto riguarda l'estensione del servizio lungo gli assi radiali e nell'intorno dei principali poli di attrazione. Nella definizione delle strategie di ampliamento, dovrà comunque essere mantenuta l'unitarietà del sistema e garantita la sostenibilità organizzativa."</p>
n. osservazione	3
Sintesi	Relativamente alle Isole ambientali si ritiene opportuno approfondire il tema degli interventi a favore della ciclabilità all'interno di queste aree e delle zone 30 specificando lo sviluppo delle soluzioni che in quegli ambiti rendono sicuri ed efficaci gli spostamenti in bici (accesso preferenziato alle zone 30, doppi sensi ciclistici, parcheggi diffusi, etc)
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica, Isole ambientali
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione</p> <p>L'osservazione è coerente con le strategie di piano.</p> <p>Le Direttive ministeriali del 1995, specificano che i piani relativi alla mobilità ciclistica, assumono in genere la denominazione di Piani di Settore, a cui si rimanda per una progettazione specifica e che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU.</p> <p>Si propone di recepire l'osservazione attraverso un'integrazione da apportare al documento di aggiornamento del PGTU, come di seguito indicato.</p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.2, pag. 93. Si aggiungono il seguente testo: <i>"La moderazione del traffico è da intendersi funzionale allo sviluppo della mobilità ciclistica e da sviluppare in un sistema organico di interventi sul territorio, a favore della condivisione degli spazi e della sicurezza degli utenti. In questo contesto rientra la possibilità di applicare nuove soluzioni, come ad esempio le strade ciclabili o il senso unico eccetto biciclette, di normale applicazione in altri paesi europei e in alcune città italiane."</i>
n. osservazione	4
Sintesi	Nell'ambito delle zone 30, pur verificando una certa diffusione di questa soluzione su tutto il territorio comunale, si ritiene opportuno valutare l'inserimento di altre aree. In particolare, immaginando un assetto finale con la moderazione del traffico omogeneamente diffusa su tutto il territorio comunale con esclusione dei soli grandi assi viari, riteniamo opportuno inserire nel piano tutte quelle zone 30 ove è stato raggiunto un buon livello di progettazione e condivisione con i comitati e consigli di zona (come, ad esempio le zone Sarpi e Savona/Tortona) e la grande area del centro storico interessata dal provvedimento di Area C.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Zone 30
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione L'ambito Tortona-Solari è già compreso nell'elenco delle zone 30. Si propone di accogliere l'osservazione riguardante la richiesta di programmare la realizzazione di una Zona 30 nell'ambito Sarpi, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato. Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.1.1 dopo l'elenco delle Zone 30 sarà inserita la seguente frase: <i>"In aggiunta agli interventi suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi di Zona 30 negli ambiti di: Sarpi, Missori-Vetra, QT8, frazione di Lampugnano, Quarto Oggiaro, Cambini-Riccardi. Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i>

E.F. DI

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Soggetto	Claudio Bacigalupo - Paola Villani -
Tipologia	Privati cittadini
n. protocollo	PG45626/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>- <u>A pagina 6</u> nella frase "In secondo luogo è stato dato corso alla redazione contestuale del Piano Urbano della Mobilità - il primo per Milano - del Piano Generale del Traffico Urbano" manca una "e"</p> <p>"In secondo luogo è stato dato corso alla redazione contestuale del Piano Urbano della Mobilità - il primo per Milano - e del Piano Generale del Traffico Urbano", trattasi infatti di due documenti assolutamente distinti. Inste comunque leggere questo incipit "In secondo luogo" che esemplifica - meglio di mille parole - la sola motivazione che spinge l'Amministrazione a redigere il PGTU o il PUM, motivazione ricollegabile al fatto che alcuni finanziamenti statali, per i quali il Comune di Milano concorreva a fine anni '90, sarebbero stati erogati solo e soltanto qualora il Comune si fosse dotato dei due documenti di Piano citati. Il PGTU redatto all'epoca era un documento alquanto lacunoso e questo aggiornamento si pone nella stessa falsariga.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 2
Tema oggetto dell'osservazione	Errore materiale
Esame/Valutazione	L'osservazione fa riferimento ad un errore materiale consistente nell'omissione della "e". Si procede alla correzione dell'errore segnalato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento: Capitolo 1, la frase "In secondo luogo è stato dato corso alla redazione contestuale del Piano Urbano della Mobilità - il primo per Milano - del Piano Generale del Traffico Urbano" si modifica in: "In secondo luogo è stato dato corso alla redazione contestuale del Piano Urbano della Mobilità - il primo per Milano - e del Piano Generale del Traffico Urbano"
n. osservazione	2
Sintesi	<p><u>A pagina 6</u> la frase "È invece nell'orizzonte di lungo periodo che il PGTU delinea gli indirizzi strategici e le azioni necessarie al raggiungimento di risultati sensibili rispetto agli obiettivi specifici del piano, nella consapevolezza che una scelta diversa, riferita alla sola capacità economica contingente, avrebbe prodotto uno evitamento dell'efficacia del piano nel suo complesso." mantiene il pressapochismo che caratterizzò quella prima stesura dei Piani e l'acronimo in colore rosso è sbagliato poiché il lungo periodo temporale era ed è soltanto quello del Piano Urbano Mobilità (PUM).</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 2



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
 Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>L'osservazione fa riferimento ad una citazione del PGTU vigente il cui significato è esplicito: stante la sua natura di strumento commisurato alla capacità di spesa dell'Amministrazione, in occasione della sua redazione si è inteso accrescerne il valore strategico individuando anche uno scenario di lungo periodo, così da renderlo quanto più coerente possibile con quanto contestualmente programmato dal PUM (lo strumento di più lungo periodo). Le direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico specificano d'altra parte la necessità che il PGTU sia raccordato con i piani "che costituiscono valenza strategica per il governo della mobilità, dell'ambiente, dell'assetto urbanistico e della programmazione economica".</p> <p>La coerenza intrinseca del PGTU rispetto alle competenze attribuitegli dalla norma, nonché alla temporalizzazione degli stessi, è testimoniata dalla programmazione di interventi da attuare con risorse congruenti con gli altri strumenti di programmazione dell'Ente. Si conferma però, nel contempo, la strategia di non precludere la possibilità che possano, qualora se ne presenti all'occasione, essere realizzati ulteriori interventi in aggiunta rispetto a quelli elencati nel capitolo 5, secondo i criteri definiti nello stesso capitolo.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	<p><i>Sempre a pagina 6 scrivere che "L'aggiornamento del PGTU che l'Amministrazione ha avviato, ferma restando la validità del PUT nel suo complesso, costituisce un processo finalizzato al soddisfacimento dei seguenti obiettivi: [omissis] aggiornamento del PGTU consistente nell'individuazione di temi progettuali e azioni di piano da attuare nel breve periodo e/o consistente nel riallineamento temporale di azioni già previste dal PGTU vigente" non ha alcun senso poiché ogni Piano Urbano del Traffico ha come unico obiettivo quello di essere finalizzato al miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, al contenimento del consumo energetico, al rispetto dei valori ambientali: temi che peraltro, sebbene non perfettamente strutturati, vengono parzialmente analizzati nelle pagine successive. Parzialmente poiché il tema della sicurezza non viene esplorato come la Normativa richiede.</i></p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 2
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>in quanto commenta impropriamente, estrapolandolo dal contesto, una frase del documento di Aggiornamento del PGTU.</p> <p>Il testo originale, di seguito riportato nella sua completezza elenca gli obiettivi posti alla base dell'Aggiornamento, mentre non fa riferimento agli obiettivi generali che sottendono (in base alla norma) all'obbligo di redazione del PUT, i quali sono invece riportati nel quarto capoverso del Capitolo 1 "Premessa".</p> <p>Il testo oggetto di osservazione, riportato nella sua interezza, è il seguente:</p>



	<p>"L'aggiornamento del PGTU che l'Amministrazione ha avviato, ferma restando la validità del PUT nel suo complesso, costituisce un processo finalizzato al soddisfacimento dei seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> • verifica della congruenza rispetto ai più recenti indirizzi di programmazione indicati dall'Amministrazione; • monitoraggio e quantificazione degli effetti derivanti dall'attuazione di interventi previsti dal PGTU nell'orizzonte di breve e di lungo periodo. • aggiornamento del PGTU consistente nell'individuazione di temi progettuali e azioni di piano da attuare nel breve periodo e/o consistente nel riallineamento temporale di azioni giù previste dal PGTU vigente."
	<p>Riguardo al tema specifico della sicurezza, oltre al costante monitoraggio, di cui è dato riscontro nel relativo capitolo dell'Aggiornamento del PGTU, lo sviluppo di azioni progettuali è declinato, in coerenza con gli obiettivi del PGTU indicati nella norma, in ciascuna delle linee di azione descritte nel capitolo 5 Aggiornamento. Infatti l'incremento di sicurezza stradale risulta essere intrinseco ad ogni altra azione elencata.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
in osservazione	4
Sintesi	<p><u>Pagina 7 e successive.</u> Il raffronto tra il Piano che si presenta ed il Piano Generale di Sviluppo (PGS) ed il Piano di Governo del Territorio (PGT) nulla ha a che vedere con un Piano Urbano del Traffico. Nessun PGTU entrerebbe mai nel merito della eventuale "dotazione di vetture a grande capacità sulla rete tranviaria" sebbene questo possa certamente influire sulla mobilità complessiva e sui cicli semaforici. La frase riportata alle pagine 8 e 9 "Il Piano di Governo del Territorio si basa su un'idea progettuale di fondo che pone al centro le tre seguenti strategie:</p> <p><i>Il rafforzamento della città pubblica</i> <i>Il rilancio della qualità urbana</i> <i>La sostenibilità ambientale</i></p> <p><i>Fur demandando le questioni inerenti al traffico ed al trasporto pubblico agli strumenti specifici, il PGT persegue alcuni obiettivi programmatici che trovano riscontro all'interno del PGTU." Nuovamente si deve sottolineare come gli unici raffronti possibili siano con il Piano Urbano Mobilità (PUM) e l'errore permane in tutte le frasi e nell'impianto stesso di pagina 9.</i></p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 2
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto



Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione perché non segnala esplicite assenze di congruenze, rispetto a quanto indicato nell'Aggiornamento del PGTU. Per quanto invece attiene lo specifico riferimento al tema della dotazione di vetture ad alta capacità l'Aggiornamento conferma tale azione strategica nel capitolo 5.2.2.2.</p> <p>Riguardo alla seconda parte dell'osservazione, riferita alla specifica verifica di congruenza fra gli indirizzi del PGTU e del PGT, la stessa non può essere accolta perché commenta impropriamente, estrapolandola dal contesto, una frase del documento di Aggiornamento. Nell'aggiornamento, la verifica della congruenza fra i PGTU e PGT non è espressa attraverso la frase che l'osservazione riporta e commenta. La verifica di congruenza è invece esplicitata nella matrice che conclude il capitolo 2 ed è espressa nel testo di seguito riportato:</p> <p>"In particolare, nell'ambito della strategia "Rafforzamento della città pubblica", il PGT pone come condizione per le trasformazioni la sostenibilità infrastrutturale; tale obiettivo trova coerenza, all'interno delle azioni del PGTU inerenti il sistema delle ciclo-pedonalità, la riduzione della pressione del traffico sulla rete locale ed il sistema della sosta. La valorizzazione della città esistente, perseguita all'interno della strategia "Rilancio della qualità urbana", si riflette, per sua natura, su gran parte delle azioni del PGTU, toccando sia le tematiche relative alla riqualificazione ambientale, sia quelle relative al trasporto pubblico, alla circolazione e alla sosta. La strategia "Sostenibilità ambientale" risulta essere quella più connessa alle questioni infrastrutturali e di mobilità, perseguendo i seguenti obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none">• miglioramento della mobilità urbana, attraverso il potenziamento del trasporto pubblico e l'incremento delle forme di mobilità "dolce e in sicurezza" e a basso impatto ambientale;• riorganizzazione del sistema della mobilità e del trasporto pubblico in modo reticolare, mediante il contestuale intervento sulle infrastrutture di trasporto, sui servizi forniti e sulla localizzazione di attività e funzioni;• densificazione dei nodi della rete infrastrutturale, mediante l'aumento della densità ove il livello di accessibilità lo consenta;• limitazione dell'offerta di sosta prodotta dai nuovi insediamenti, attraverso l'introduzione di standard massimi in luogo degli attuali standard minimi;• promozione di una strategia per la logistica urbana finalizzata ad una distribuzione più efficiente delle merci, attraverso l'individuazione di Piattaforme Logistiche all'esterno dell'area centrale congestionata."
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



n. osservazione	5
Sintesi	<p><u>A pagina 11</u> la frase " Il PGTU individua pertanto soluzioni alternative al fine di governare il traffico di attraversamento in una logica complessiva di valorizzazione del patrimonio storico artistico e dei servizi " è sbagliata. Le azioni citate (Realizzazione di Isole Ambientali; Interventi a favore della ciclo/pedonalità; Interventi di riqualificazione ambientale del Centro; Interventi per la mobilità sostenibile ed il Mobility management), non sono certamente relative al solo traffico di attraversamento. Inoltre, nel Comune di Milano, è molto più importante la quota di traffico in adduzione, problema questo sì, risolvibile con ottime politiche di mobility management. Politiche peraltro attinenti ai Piani Urbani della Mobilità e non contemplate tra le azioni puntuali che la Normativa prevede per i Piani Urbani del Traffico.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto commenta impropriamente, estrapolandola dal contesto, una frase del documento di Aggiornamento del PGTU.</p> <p>Il testo riportato nell'osservazione fra virgolette è univocamente riferito al tema della riqualificazione del centro - per il quale l'Aggiornamento conferma l'obiettivo di ridurre il traffico di attraversamento - è pertanto riferita specificamente a quel contesto.</p> <p>Mentre l'elenco di temi progettuali/azioni fa riferimento all'intero paragrafo e non esclusivamente al Centro.</p> <p>Per riscontro si riporta il testo integrale dell'Aggiornamento: "Il tema della riqualificazione ambientale è indicato nel PGTU come elemento cardine fra gli obiettivi generali del piano. Gli interventi previsti sono finalizzati ad innalzare la qualità ambientale e quindi a migliorare la fruizione dello spazio urbano nel suo complesso e delle singole parti che lo caratterizzano. La riqualificazione ambientale è perseguita non solo attraverso l'identificazione di spazi pedonali ma, prevalentemente, attraverso l'individuazione delle isole ambientali all'interno delle quali la classificazione funzionale delle gerarchie locali caratterizza le linee di indirizzo da adottare per ridurre il traffico negli ambiti locali, garantendo comunque accessibilità e un'elevata qualificazione funzionale degli stessi. Di grande rilievo è per il PGTU il tema della riqualificazione del Centro storico, uno degli ambiti più delicati e complessi della città. La strategia centrale del piano è quella di conservare elevate condizioni di accessibilità, spostando la domanda prevalentemente sul trasporto pubblico con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sicurezza e di fruibilità degli spazi da parte della elevata componente ciclo/pedonale. Il centro della città è tutt'oggi attraversato dalle direttrici storiche di ingresso e attraversamento e per alcuni spostamenti l'attraversamento del centro riduce le percorrenze. Il PGTU individua pertanto soluzioni alternative al fine di governare il traffico di attraversamento in una logica complessiva di valorizzazione del patrimonio storico artistico e dei servizi.</p> <p>I temi progettuali/azioni sono i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizzazione di Isole Ambientali; • Interventi a favore della ciclo/pedonalità; • Interventi di riqualificazione ambientale del Centro; • Interventi per la mobilità sostenibile ed il Mobility management."



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
 Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	6
Sintesi	<p>A pagina 11 si fa un po' di confusione relativamente agli obiettivi di un Piano Urbano del Traffico e quindi si mescolano obiettivi differenti, interessanti e lodevoli ma che non corrispondono esattamente al dettato normativo che prevede la risoluzione dei seguenti punti</p> <ul style="list-style-type: none"> - soddisfacimento fabbisogno di mobilità; - riduzione dei consumi energetici e delle emissioni; - riduzione dell'incidentalità; - qualità ambientale. <p>Ne discende che le soluzioni prospettate siano interessanti ma inadeguate. Anzi si potrebbe denominare questo documento, così tanto fuori tema rispetto ad un Piano Urbano del Traffico, "Aggiornamento del Piano Urbano della Mobilità". Questa confusione rispetto agli obiettivi di un PGTU è presente anche a pagina 37 (dove è stata aggiunta la parola <i>acustico</i> assente a pagina 14).</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto non indica nello specifico quale, fra gli obiettivi indicati, sia ritenuta difforme rispetto alla norma.</p> <p>Per confronto, a fronte degli obiettivi generali indicati dalle Direttive (miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, contenimento del consumo energetico, rispetto dei valori ambientali) il testo oggetto di osservazione dichiara di perseguire, in materia di riqualificazione ambientale, i seguenti obiettivi, strettamente coerenti con gli obiettivi indicati dalle Direttive:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Riduzione dell'inquinamento atmosferico; • Riduzione dell'inquinamento acustico; • Risparmio energetico; • Miglioramento della circolazione stradale e riduzione della congestione da traffico; • Miglioramento della sicurezza stradale; • Efficientamento e miglioramento della qualità del trasporto pubblico locale; • Rispetto dei valori dell'ambiente urbano.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



n. osservazione	7
Sintesi	<p>A pagina 31 si cita la " Classifica funzionale della rete stradale": l'art. 13 del Nuovo Codice della strada (N.C.S.) impone agli Enti proprietari delle strade, il Comune di Milano in questo caso, l'obbligo di classificare la rete esistente di loro competenza con riferimento ai tipi di cui all'art.2 dello stesso Codice ed in base ai criteri che, allo specifico scopo, sono stati indicati nell'apposita Direttiva che il Ministro dei LL.PP. ha emanato ai sensi del comma 4. Questi criteri sono gli stessi presi a base delle norme funzionali e geometriche previste al comma 1 dell'art.13 , e si propongono di assicurare che la circolazione degli utenti ammessi su ciascun tipo di strada si svolga in sicurezza.</p> <p>La rilevanza è subito evidente se si considera che il N.C.S. fa riferimento a tale classificazione (e non a quella amministrativa, stabilita in relazione alla proprietà della strada, come indicato al comma 5 dell'art.2) sia nel fissare i limiti generali di velocità, sia nello stabilire le specifiche norme di tutela della strada, in particolare per quanto si riferisce alle fasce di rispetto, agli accessi ed alle diramazioni ed all'eventuale collocazione di pubblicità o per il rilevamento delle infrazioni ai sensi dell'art. 142.</p> <p>La Classificazione rappresenta un dato fortemente innovativo nel nostro ordinamento, tendente ad uniformare su tutto il territorio nazionale le caratteristiche infrastrutturali delle diverse tipologie di strada.</p> <p>Tale obiettivo deve essere messo in relazione alle altre disposizioni contenute nello stesso art.13 precedentemente citato. In particolare si sottolinea, per quanto indicato dai primi due commi, che anche le strade esistenti (ad eccezione di quelle ad esclusivo uso militare) devono possedere i requisiti di cui alle suddette "Norme Funzionali e Geometriche".</p> <p>Tenuto conto degli obiettivi che il Legislatore intende perseguire attraverso la classificazione delle strade (omogeneità delle caratteristiche tecniche nell'ambito dello stesso tipo di infrastruttura, e conseguente eventuale individuazione delle necessità di adeguamento per assicurare il livello di prestazione corrispondente), l'attività che al riguardo dovranno svolgere gli Enti proprietari non potrà essere limitata al solo riconoscimento, per le singole strade della rete di competenza, delle caratteristiche costruttive proprie dell'uno o dell'altro tipo ed alla conseguente attribuzione alle classi individuate all'art.2 comma 2.</p> <p>Infatti, il momento della ricognizione dello stato di fatto, finalizzato all'individuazione delle caratteristiche tecniche della strada (quali derivano dalla geometria della piattaforma e del tracciato, nonché dallo standard generale dell'infrastruttura) deve essere preceduto ai fini della classificazione da una valutazione potenziale complessiva della rete che porti a definire, in ragione del ruolo e della tipologia di traffico servito, il rapporto di gerarchia funzionale che intercorre fra le singole strade (funzione obiettivo).</p> <p>Detta valutazione non riguarderà solamente la rete di competenza del singolo Ente proprietario, ma dovrà essere estesa all'intera viabilità presente nel territorio interessato, senza trascurare gli aspetti di complementarità con le altre infrastrutture di trasporto.</p> <p>In tale contesto, in ambito locale, la classificazione della viabilità permette di gestire la rete con criteri omogenei di sviluppo, manutenzione e gestione.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Classificazione funzionale delle strade



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	8
Sintesi	Contrariamente a quanto stabilisce la Normativa <u>a pagina 31</u> si legge che " Il PGTU, rispetto al tema della classificazione funzionale della rete stradale, ha inteso definire un sistema gerarchico coerente con la rete definita nel PUM" quando non esiste alcuna Norma che imponga di classificare alcunchè all'interno di un piano urbano della mobilità.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto non si riferisce ai contenuti dell'Aggiornamento del PGTU ma commenta aspetti che attengono al Piano Urbano della Mobilità (PUM) su cui l'Amministrazione ha fatto scelte coerenti con le norme.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	9
Sintesi	Così come purtroppo non stupisce leggere <u>a pagina 32</u> che Milano dispone di una rete portante secondaria : "[per] la realizzazione di nuove aree di trasformazione, è stato verificato che la domanda aggiuntiva prodotta non determinasse ricadute negative sulle gerarchie stradali. Mediante anche l'individuazione di interventi di compensazione, è stato evitato che la definizione del nuovo assetto della domanda potesse gravare sulla rete locale e che l'indirizzamento sulla rete portante (principale e secondaria)" Certo gli estensori dichiarano che "La metodologia impiegata al tal fine, nelle more della normativa o riferendosi quindi al Codice della Strada e al DM 5/11/2001, è stata quella di prediligere la componente funzionale, ovvero la natura degli spostamenti, a quella meramente geometrica, ovvero la dimensione della sezione stradale. Da questa impostazione discende la necessità di intervenire al fine della risoluzione di criticità connesse con l'esistenza di strade in sottostandard ed eventualmente in sovrastandard." Ma ciò non toglie che senza una analisi puntuale dei conflitti esistenti la questione sicurezza resti alquanto in sospeso.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3



Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto commenta impropriamente, estrapolandole dal contesto, frasi del documento di Aggiornamento del PGTU. In primo luogo l'uso della terminologia di classificazione è corretto laddove puntualmente utilizzato nella parte richiesta dalla norma (classifica funzionale). Diversamente laddove si fa riferimento all'uso della rete e al contesto urbano attraverso la terminologia da usarsi non è normata. In secondo luogo gli aspetti legati alla sicurezza di cui si è già dato conto in altra parte dell'osservazione non possono essere trattati come richiesto in quanto la scala di riferimento scelta per l'Aggiornamento non individua le singole località. L'osservazione induce tuttavia la necessità di un chiarimento che viene recepito nel testo dell'Aggiornamento del PGTU.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 3.3.2.2, la frase "Particolare attenzione è stata posta alla funzionalizzazione delle intersezioni" è così modificata: " <i>Particolare attenzione è stata posta alla creazione di adeguati livelli di sicurezza per tutte le componenti della mobilità ed alla funzionalizzazione delle intersezioni.</i> "
n. osservazione	10
Sintesi	Nell'ambito di un Aggiornamento del PGTU scrivere a <u>pagina 33</u> che " 3.3.1.2 Stato di attuazione Riqualficazione delle intersezioni lungo la Cerchia dei Bastioni a seguito della realizzazione della ZTL Nell'ambito degli interventi di riqualficazione della rete principale sono stati invece realizzati i seguenti interventi ai nodi: Piazza Maggi; Piazzale Maciachini. " lascia perplessi In quanto non erano questi i punti indicati dal precedente PGTU (nodi nello specifico già terminati nel 2001).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione perché l'individuazione di Piazza Maggi e piazzale Maciachini è coerente con il PGTU, nel quale si dice che gli interventi ai nodi riguardano anche interventi di regolazione semaforica a dotazione infrastrutturale invariata. La realizzazione dei due interventi citati, benché non esplicitamente elencati nel PGTU del 2003 (perché l'uno già realizzato e l'altro in fase di completamento), ha contribuito al perseguimento degli obiettivi generali del piano in materia di messa in attuazione delle gerarchie di rete, infatti i due nodi hanno visto una continua azione di miglioramento e affinamento della regolazione semaforica che si è protratta dopo l'approvazione del PGTU 2003.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

n. osservazione	11
Sintesi	A pagina 38 è presente una definizione errata: la sosta è solitamente di "medio o lungo periodo" oppure "operativa" invece il documento riporta "possibilità di conciliare le diverse e talvolta opposte esigenze di sosta, sia residenziale che a rotazione".
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione Non si tratta di una "definizione errata". La classificazione della sosta non è codificata in alcuna sede e, come detto nell'osservazione stessa, la suddivisione fra "operativa" e "di breve o di lunga durata" è appunto una consuetudine, neppure tanto consolidata e univocamente intesa. Ogni scelta lessicale può facilitare il recepimento di alcune informazioni ma rischia inevitabilmente di perderne altre, altrettanto importanti nel processo di comprensione di una realtà e di raccolta dei dati necessari per definire azioni conseguenti. La definizione di "sosta di lunga durata" può ad esempio racchiudere sia la domanda di sosta dei residenti, che lasciano il veicolo in sosta sulla strada in prossimità della propria abitazione nelle ore notturne e, spesso, anche per prolungati periodi nelle ore diurne, e quella dei city user, o di altri soggetti, che si spostano in auto per la città e, ad esempio per motivi di lavoro, sostano per una "lunga durata" nel medesimo luogo. Nel caso specifico, la definizione deve essere ricondotta alla valutazione di un bilancio fra domanda e offerta di sosta, relativamente ad ambiti territoriali di regolamentazione della sosta su strada nei quali, appunto, la regolamentazione prevede essenzialmente la riserva di una quota di offerta per i residenti e la valutazione della compatibilità di questa con la domanda competitiva rappresentata dagli spostamenti in auto attratti nell'ambito in oggetto dalle altre funzioni in esso insediate.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

n. osservazione	12
Sintesi	<p>A pagina 38 si legge che "Il Comune di Milano sulla base di tale normativa e di tale indirizzi strategici ha definito nel corso degli anni, con differenti deliberazioni, le Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica (ZPRU), ovvero aree ove sussistono esigenze e condizioni particolari di traffico e caratterizzate dalla carenza di un'adeguata disponibilità di posti auto rispetto alla domanda di sosta dei residenti, ovvero da un'elevata capacità di attrazione del traffico pendolare". Al di là dell'uso opposto che nella stessa frase pare assegnare al termine "ovvero" prima un significato esplicativo e subito dopo un senso disgiuntivo non si può essere certi che questa analisi - qualora applicata all'intero territorio comunale - sia comunque corretta e, se lo fosse, non pare essere una buona motivazione per porre l'80% del territorio del Comune di Milano come Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica. Certo la disciplina della sosta rende in termini economici, e le sanzioni ancora di più, ma forse si possono perseguire azioni più significative senza penalizzare tanto i conducenti (che non sono solo residenti per i quali è previsto lo stallo gratuito). Vi sono moltissime persone che a Milano vivono e lavorano ma non sono residenti. E vi sono moltissimi residenti che hanno il diritto di spostarsi in auto in zone periferiche senza per questo dover pagare solo in quanto residenti in un altro quartiere.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>Non si accoglie l'osservazione perché mette in discussione la scelta compiuta dall'Amministrazione di classificare "l'80% del territorio del Comune di Milano come Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica."</p> <p>Il PGTU ha recepito e condiviso le strategie di quanto previsto dalle linee di indirizzo per lo sviluppo della sosta regolamentata, approvate con Deliberazione di Giunta Comunale n° 2611/2008 del 23.10.2008.</p> <p>Si corregge nel testo dell'Aggiornamento del PGTU l'errore materiale segnalato che potrebbe comportare un'ambiguità interpretativa.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 3.4.2.1, la frase "ovvero da un'elevata capacità di attrazione del traffico pendolare" è cambiata in "o da un'elevata capacità di attrazione del traffico pendolare."
n. osservazione	13
Sintesi	<p>A pagina 41 il testo riporta "I parcheggi di interscambio contano un'offerta di circa 14.100 posti auto." Il che è anche corretto se ci si riferisce al solo Comune di Milano (14.051 posti) ma i posti complessivi nei parcheggi di interscambio, se si assume un'ottica da area metropolitana, sono però 18.931 (inclusendo quindi anche quelli di San Donato, Forlanini, Cascina Gobba, Cologno e Gossate). Considerando che il Piano Urbano Parcheggi prevedeva la realizzazione di 12.700 posti auto nei parcheggi di interscambio, si evidenzia un'offerta maggiore rispetto a quella prevista dal documento di Piano.</p>



Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione In conformità con l'ambito territoriale di riferimento del PGTU, tutte le analisi condotte sono riferite al solo territorio del Comune di Milano. L'interessante ampliamento alla scala metropolitana dell'analisi sarà preso in considerazione nel Piani Urbano della Mobilità Sostenibile, in fase di redazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	14
Sintesi	<u>A pagina 45</u> l'istogramma relativo all'offerta di trasporto pubblico deve essere rifatto.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione Richiesta non motivata; non si individuano errori nell'istogramma indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	15
Sintesi	<u>A pagina 46</u> si deve correggere la frase "Interscambio tra le linee metropolitane (M1, M2, M3) e i servizi Suburbani avvengono". Questo paragrafo comunque avrebbe maggiore senso se fosse corredato da una tabella con i flussi medi annui registrati sulle linee S.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	L'osservazione fa riferimento ad un errore materiale. Si procede alla correzione dell'errore segnalato.

9



Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 4.2.2, la frase "Interscambio tra le linee metropolitane (M1, M2, M3) e i servizi Suburbani avvengono ..." è corretta in " <i>Interscambi tra le linee metropolitane (M1, M2, M3) e i servizi Suburbani avvengono ...</i> "
n. osservazione	16
Sintesi	<u>A pagina 47</u> si deve correggere la frase "Se si osserva l'andamento dell'indice calcolato per l'insieme dei flussi di traffico della rete stradale urbana, linea rossa nel grafico, si può osservare.."
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU; Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	L'osservazione fa riferimento ad un errore materiale. Si procede alla correzione dell'errore segnalato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 4.3.1, la frase "Se si osserva l'andamento dell'indice calcolato per l'insieme dei flussi di traffico della rete stradale urbana, linea rossa nel grafico, si può osservare ..." è sostituita con " <i>L'andamento dell'indice calcolato per l'insieme dei flussi di traffico della rete stradale urbana, linea rossa nel grafico, evidenzia ...</i> "
n. osservazione	17 prima parte
Sintesi	<u>A pagina 48</u> i dati riportati non paiono essere corretti e la correlazione esistente tra incidenti e persone ferite o infortunate (sempre 1,34 per ogni anno dal 2003 al 2011) (indice di lesività quando viene moltiplicato per 100) ha generato sospetto e condotto ad effettuare una verifica puntuale. Si avanzano analoghe considerazioni circa l'inattendibilità dei dati per la <u>pagina 58</u> e si
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

n. osservazione	17 seconda parte
Sintesi	Si segnala la necessità di correggere i numerosi errori di ortografia presenti a pag. 59
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Correzione errore
Esame/Valutazione	L'osservazione fa riferimento ad un errore materiale. Si procede alla correzione dell'errore segnalato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: paragrafo 4.3.2.2. Analisi delle criticità puntuali La frase <i>"Stato quindi valutati oggetto di priorità di intervento i primi trenta elementi recidivi della classifica totale ordinata rispetto al numero di incidenti con feriti del 2002"</i> è modificata in: <i>"Sono stati quindi valutati quale oggetto di priorità di intervento i primi trenta elementi recidivi della classifica totale ordinata rispetto al numero di incidenti con feriti del 2002"</i>
n. osservazione	18
Sintesi	<u>A pagina 64</u> la <i>"Tabella 4.14 Località PRESENTI nell'elenco 30 archi più incidentali 2011 e ASSENTI nell'elenco archi recidivi 2000-2001-2002"</i> presenta un errore relativo a Corso Venezia oppure si deve supporre che sia sbagliata la <i>"Tabella 4.11 Archi recidivi TRIENNIO 2000-2001-2002. Evoluzione incidentalità 2003-2011"</i> ove Corso Venezia è comunque riportato.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	L'osservazione fa riferimento ad un errore materiale. Si procede alla correzione dell'errore segnalato. Corso Venezia è correttamente presente nella Tabella 4.11 Archi recidivi TRIENNIO 2000-2001-2002. Evoluzione incidentalità 2003-2011 e nella Tabella 4.13 ANNO-2011. Archi con maggiore numero di incidenti, pertanto non deve essere presente nella Tabella 4.14 Località PRESENTI nell'elenco 30 archi più incidentali 2011 e ASSENTI nell'elenco archi recidivi 2000-2001-2002.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Tabella 4.14 modificata eliminando corso Venezia



n. osservazione	19
Sintesi	<p>Non è chiaro perché il capitolo 4.3.3 Sosta sia riportato a <u>pagina 71</u> quando il tema è già stato trattato alle pagine 38 – 40. Comunque, per quanto riguarda i dati riportati a pagina 75 si evidenziano alcune incongruenze: se si confrontano i dati relativi alla domanda regolare e irregolare per tipologia (auto, merci moto) si evince come, analizzando i soli dati relativi agli spazi di sosta per le auto, il valore sia decisamente eccessivo. Vediamo di spiegare il perché:</p> <p>(...)</p> <p>come possono quindi esserci 17.012 posti auto regolari in carreggiata nella Cerchia dei Bastioni, <u>dati riportati a pagina 75</u>, stante il fatto che l'estensione complessiva delle strade è pari a 163,13 km?</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>L'estensore dell'osservazione non si è evidentemente accorto che il documento di aggiornamento del PGTU è stato suddiviso in 3 capitoli principali corrispondenti a: PGTU vigente, obiettivi e stato di attuazione; Monitoraggio e quadro della mobilità; Aggiornamento.</p> <p>Per quanto riguarda la contestazione sull'attendibilità dei dati riportati sulla consistenza dell'offerta di sosta, se ne conferma la validità e non si comprende la <i>ratio</i> dell'osservazione fatta che, in sintesi, sembrerebbe basarsi sull'impossibilità di un'offerta di sosta regolare su strada di circa 17.000 posti, a fronte di un'estesa stradale di circa 163 km. Non si comprende dove risieda, senza altre informazioni non citate, l'apparente incongruenza di questi due dati: se si considera infatti la sosta anche soltanto su un lato della carreggiata, seguendo il ragionamento dell'estensore dell'osservazione e dividendo l'estesa stradale per 5 metri, lunghezza media di uno stallo di sosta in linea, si otterrebbe un valore di circa 32.000 stalli teorici, valore già di per sé quasi doppio rispetto a quello riportato nel documento e quindi perfettamente compatibile con la riduzione dovuta ai divieti di sosta in corrispondenza delle intersezioni e in tutti gli altri casi indicati dal Codice della Strada. Se si considera poi che la sosta, in molte strade, è presente su entrambi i lati della carreggiata e, a volte, non è disposta in linea (tutti fattori che aumentano evidentemente l'offerta), seguendo il ragionamento dell'estensore dell'osservazione non è chiaro su cosa si basi la sua stessa perplessità.</p> <p>Si coglie invece l'occasione per correggere un errore materiale consistente nell'errata denominazione delle tabelle di pagina 75.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 4.3.3.1, il titolo della prima tabella è modificato da "Cerchia dei Bastioni" a "Zona di Decentramento 1 (ambito PUP 101)". Il titolo della seconda tabella è modificato da "Ambito compreso fra la Cerchia dei Bastioni e la Cerchia filoviaria" a "Ambito compreso fra i confini della Zona 1 e la Cerchia filoviaria"</p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

n. osservazione	20
Sintesi	A pagina 76 per quanto riguarda il "Fabbisogno di sosta per residenti nelle ore notturne" il documento recita "Il dato evidenzia, a parità sostanziale di offerta di sosta su strada, una diminuzione molto consistente della domanda sia notturna che diurna", "La domanda di sosta notturna su strada cala, a livello complessivo comunale, di quasi 34.000 veicoli (-10%)". affermazioni del tutto destituite di fondamento, specie per alcune zone di Milano (Navigli in primis).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	21
Sintesi	Pagina 77 include informazioni già riportate a pagina 40 e una quantificazione forse errata "Ambiti estarni. 33.800 posti auto regolamentati (7.200 per residenti per gli ambiti Bicocca e San Siro, 26.600 a pagamento)."
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione Si conferma l'esattezza del dato riportato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



n. osservazione	22
Sintesi	A pagina 77 i dati riportati nella tabella e relativi ai posti auto a pagamento "7.700 nel 2003" sono sbagliati: i posti auto regolamentati e a pagamento in superficie (Cerchia dei Bastioni, Cerchia Filoviaria, Ambiti esterni) erano già 9.995 nel 2001 (Dati AMAT) e, sempre nel 2001, erano 16.290 (Dati AMAT) considerando anche quelli all'interno della Cerchia dei Bastioni: conseguentemente la percentuale di incremento relativa ai posti auto in superficie a pagamento è errata. Questi posti non sono stati incrementati dell'80%, come recita l'aggiornamento del PGTU2012, ma del 250% (251,44% per la precisione).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione nella parte inerente i dati riportati a pagina 77. Si conferma infatti l'esattezza di tali dati. Nell'indicazione degli stalli su strada regolamentati, nel 2003, non sono stati considerati quelli degli ambiti Fiera e San Siro, in quanto la loro regolamentazione non era permanente ma legata ai soli eventi calendarizzati. L'osservazione fa inoltre riferimento ad un errore materiale. Si procede alla correzione dell'errore segnalato riferito al calcolo delle percentuali di variazione dell'offerta regolamentata fra il 2003 e il 2012 (tabella di pagina 77).
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 4.3.3.2, pagina 77, le percentuali riportate nella quinta colonna della tabella sono corrette in +266%, +644%, +405%.
n. osservazione	23
Sintesi	<u>Sempre a pagina 77</u> , il dato relativo all'anno 2012 (sosta regolamentata), 13.700 posti auto, differisce da quello riportato a pagina 75 (domanda di sosta regolare) 17.012 posti auto. Un errore del 19% su un'area così piccola come quella dei Bastioni evidenzia un possibile problema per gli estensori del PGTU2012. Sempre in questa pagina, la presenza di due numeri identici, 26.600 posti auto (sia nella Cerchia Filoviaria sia negli ambiti Bloccca e San Siro) ed è quanto meno improbabile. <u>Sempre a pagina 77</u> , si dichiara che "l'incremento dei posti auto in superficie a pagamento nel periodo 2003 – 2012 sia stato complessivamente pari all'80%", dati riportati in forma tabellare ma del tutto destituiti di fondamento poiché nella sola area esterna ai Bastioni – relativamente al periodo 2001 – 2012 [dati AMAT] l'incremento dei posti auto in superficie a pagamento è stato del 433%.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione I dati riportati sono corretti. L'estensore dell'osservazione confronta il dato relativo all'offerta di sosta regolamentata nella Cerchia dei Bastioni con quello relativo alla domanda di sosta nella Zona 1 di Decentramento. La coincidenza del numero di posti regolamentati a pagamento (arrotondati alle centinaia) in due ambiti territoriali differenti, non è indicativa per considerare inattendibili i numeri forniti.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	24
Sintesi	<u>Sempre a pagina 77</u> , si dichiara un incremento dei posti auto in superficie a pagamento nella Cerchia dei Bastioni, mentre per quanto riguarda questo ambito i posti auto in superficie a pagamento si sono ridotti del 35,6% (erano 6.295 nel 2001 e sono 4.050 nel 2012).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione Nel documento, a pagina 77 non si afferma vi sia stato un incremento di sosta a pagamento nella cerchia dei bastioni ma, in modo più generale un complessivo "incremento della sosta regolamentata" a Milano. Dato inconfutabile.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	25
Sintesi	<u>A pagina 73</u> la frase " Nel 2012 l'offerta di sosta in struttura è la seguente: 15.500 posti pubblici in parcheggi di interscambio interni a Milano (di cui 1.400 posti nei parcheggi di interscambio esterni al confine);" differisce con le informazioni precedentemente riportate (e in tutti i casi i posti nei parcheggi di interscambio all'esterno dell'area comunale sono 4.880).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 4
Tema oggetto dell'osservazione	Analisi dati
Esame/Valutazione	L'osservazione fa riferimento ad un errore materiale consistente nell'aver indicato erroneamente la frase "parcheggi d'interscambio interni a Milano" invece di "parcheggi di interscambio di competenza del Comune di Milano". Gli stessi comprendono i parcheggi di Cologno Monzese, Gessate e Sesto S. Giovanni, per il raffronto con il dato del 2003 . Si procede alla correzione dell'errore segnalato.



Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento: Paragrafo 4.3.3.3, la frase parcheggi d'interscambio interni a Milano" viene cambiata in "parcheggi di interscambio di competenza del Comune di Milano".
n. osservazione	26
Sintesi	"L'ente proprietario della strada provvede a destinare i proventi dei parcheggi a pagamento, alla installazione, costruzione e gestione di parcheggi in superficie, sopraelevati o sotterranei, e al loro miglioramento e le somme eventualmente eccedenti a opere di viabilità" ma nulla viene detto in questo PGTU2012 circa l'utilizzo [pregresso e futuro] dei proventi della sosta.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU , Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione perché quanto citato dall'estensore dell'osservazione è previsto dall'articolo 7 del nuovo Codice della Strada e non è di nessuna utilità che questo sia ribadito nel PGTU.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	27
Sintesi	Per quanto riportato a <u>pagina 90</u> circa le "Strategie dell'aggiornamento di Piano a seguito della verifica dello stato di attuazione e della congruenza con linee programmatiche Amministrazione " si segnala come un PGTU non sia uno strumento di indirizzo ma un Piano con validità biennale che deve indicare precisamente quali siano le opere necessarie in relazione agli obiettivi. Pertanto i punti riportati sono generali ed inadatti. Occorre precisare esattamente gli interventi, evidenziando l'ubicazione di ogni intervento. La generica – ed inutile – elencazione posta alle pagine 92 e 93 pare un esercizio da urbanisti più che da esperti nella redazione di piani urbani del traffico.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU , Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione perché oltre alla verifica dello stato di attuazione e della congruenza con le linee programmatiche dell'Amministrazione, che costituisce un valore aggiunto del piano, l'Aggiornamento del PGTU, nelle more della normativa, indica dettagliatamente gli obiettivi generali nel capitolo 3 e li specifica ulteriormente nel capitolo 5. Gli interventi che concorrono all'attuazione degli obiettivi fissati, oltre ad essere elencati, quando necessario, sono indicati nelle tavole che costituiscono parte integrante dell'Aggiornamento del PGTU.



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	28
Sintesi	<p>Per quanto riguarda le pagine 93 e 94 nelle quali si affronta il tema della mobilità ciclistica si formulano le seguenti osservazioni:</p> <p>- pare necessario integrare il PGTU2012 con una chiara tempistica relativa agli sviluppi della rete: anche in questo punto gli estensori del piano paiono aver scordato che la validità dello stesso (art. 36 NCdS) è biennale e quindi la complessiva elencazione di uno scenario indefinito esula dalle risposte puntuali che un Piano Urbano del Traffico deve formulare. In queste pagine 93 e 94 sono infatti elencate opere in un quadro temporale non dichiarato e nulla si dice circa i passi funzionali intermedi, indispensabili per una preventiva valutazione e per determinare eventuali alternative di carattere generale e la valutazione delle opere prospettate da parte delle singole Zone.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU , Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione la tempistica che riguarda lo sviluppo della rete ciclabile è intrinsecamente connessa con il riferimento alla programmazione economica dell'Ente, all'interno della quale sono indicati gli interventi citati nel capitolo 5 Aggiornamento.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	29
Sintesi	<p>La rete ciclabile, riportata nella Tavola 7 evidenzia una sovradotazione di itinerari paralleli al Sempione a nord ovest e a viale Zara a nord mentre tutti i quadranti di nord est e sud ovest risultano sottodotati, pure in presenza di estese Zone 30 km/h.</p> <p>In particolare è opportuno segnalare che l'asse della circonvallazione tranviaria da viale Piave a viale Monte Nero, per le sue caratteristiche dimensionali e le modeste velocità già oggi obbligate, potrebbe essere destinato a priorità ciclistica in Zona 30, eventualmente prolungabile nei viali Sabotino, Bligny, Col di Lana ecc. in alternativa a quanto previsto sui Bastioni. In questa tratta</p> <p>sud sarebbe certamente opportuno confrontare i costi degli interventi già previsti lungo le mura spagnole (interventi che si configurano come un misto di tratti di pista tradizionale e controviai esistenti), con i costi di rimozione o copertura parziale o manutenzione del pavé per creare una doppia corsia ciclabile lungo la circonvallazione tranviaria, ipotesi alternativa che comunque offrirebbe sempre ai ciclisti un ambiente molto meno inquinato.</p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Tavola 7
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>L'osservazione è coerente con le strategie generali dell'Aggiornamento del PGTU e segnala la necessità di un'integrazione nel testo al paragrafo 5.1.2.</p> <p>Le Direttive ministeriali del 1995, specificano che i piani relativi alla mobilità ciclistica, assumono in genere la denominazione di Piani di Settore, cui si rimanda per una progettazione specifica e che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU.</p> <p>Le criticità e i suggerimenti indicati verranno presi in considerazione nella opportuna fase di progettazione.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.2, si aggiunge la seguente frase: <i>"La moderazione del traffico è da intendersi funzionale allo sviluppo della mobilità ciclistica e da sviluppare in un sistema organico di interventi sul territorio, a favore della condivisione degli spazi e della sicurezza degli utenti."</i></p>
n. osservazione	30
Sintesi	<p>Le condizioni ambientali più favorevoli di cui sopra sono indispensabili alla ciclabilità e sono ritrovabili anche nella lunghissima asta da Via Pavia a via Eustachi, che si snoda all'interno di una serie di zone 30, dove è possibile tracciare due corsie ciclabili continue in sola segnaletica, salvo modestissime attenzioni particolari alle soste eliminabili presso le intersezioni. E' escluso che tale collegamento circolare sia ospitabile sui trafficatissimi viali delle Regioni, e questa circonvallazione ciclabile affiancherebbe a valida distanza sia gli interventi previsti sui controviai da Piola - Romagna a Corvetto, sia la proposta di cui sopra sulla circonvallazione tranviaria est-sud.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.</p> <p>L'osservazione è coerente con le strategie generali dell'Aggiornamenti di PGTU e segnala la necessità di un'integrazione del testo al paragrafo 5.1.2.</p> <p>Le Direttive ministeriali del 1995, specificano che i piani relativi alla mobilità ciclistica, assumono in genere la denominazione di Piani di Settore, a cui si rimanda per una progettazione specifica e che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU.</p> <p>Le criticità e i suggerimenti indicati verranno presi in considerazione nella opportuna fase di progettazione.</p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.2, si aggiunge la seguente frase: <i>“La moderazione del traffico è da intendersi funzionale allo sviluppo della mobilità ciclistica e da sviluppare in un sistema organico di interventi sul territorio, a favore della condivisione degli spazi e della sicurezza degli utenti.”</i>
n. osservazione	31
Sintesi	Nell'ambito di tutte le Zone 30 km/h prospettate ci sembra opportuno precisare che eventuali sensi unici attualmente contrapposti possano essere eliminati ripristinando la continuità di marcia qualora la strada abbia destinazione ciclabile prioritaria, con la possibilità di tenere i ciclisti al centro della carreggiata (ovviando a quanto normato dall'art.143 NCdS). Tale soluzione, possibile con un ulteriore pannello integrativo nelle Zone 30 km/h di prossima istituzione, permetterebbe la costruzione – a bassissimo costo - di una rete ciclabile costituita da sola segnaletica e in grado di risolvere positivamente lungo la viabilità minore molti problemi locali. Questa ipotesi, in un momento di particolare ristrettezza economica, ci sembra vada segnalata come lo strumento più opportuno per gli interventi a breve termine, periodo di validità del PGTU, e possono essere sostenuti dalle singole Zone grazie alla precisa conoscenza delle situazioni locali.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione. L'osservazione è pertinente per quanto riguarda l'uso delle zone 30 in funzione dello sviluppo della ciclabilità. Non si ritiene tuttavia una procedura corretta “ovviare” a quanto previsto dal Codice della Strada. È invece presa in considerazione la possibilità di applicare nuove soluzioni e pertanto si propone di recepire l'integrazione nel testo di seguito riportata. Le Direttive ministeriali del 1995, specificano che i piani relativi alla mobilità ciclistica , assumono in genere la denominazione di Piani di Settore, a cui si rimanda per una progettazione specifica e che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.1.2, si aggiunge la seguente frase: <i>“La moderazione del traffico è da intendersi funzionale allo sviluppo della mobilità ciclistica e da sviluppare in un sistema organico di interventi sul territorio, a favore della condivisione degli spazi e della sicurezza degli utenti.”</i> <i>In questo contesto rientra la possibilità di applicare nuove soluzioni, come ad esempio le strade ciclabili o il senso unico eccetto biciclette, di normale applicazione in altri paesi europei e in alcune città italiane.</i>



n. osservazione	32
Sintesi	Le zone 30 km/h non costituirebbero da sole un'adeguata protezione del ciclista, protezione che analogamente non viene neppure garantita dalle costose opere di puntuale diminuzione obbligatoria della velocità (interventi di <i>traffico calming</i>). La sicurezza totale per i ciclisti può essere garantita solo qualora sia loro permesso il transito ad adeguata distanza dalle auto in sosta: indicativamente almeno 70 cm (spazio di apertura delle portiere) qualora si sia in presenza di stalli veicolari longitudinali e ad almeno 1,50 m qualora gli stalli siano a spina o a 2 metri qualora siano organizzati a pettine. Se i ciclisti fossero autorizzati a tenere il centro della carreggiata lungo le strade di viabilità minore, senza venire disturbati da tentativi di sorpasso veicolare, si verificherebbero condizioni di massima sicurezza, contemplando la possibilità di sorpasso tra i ciclisti stessi, e garantendo loro spazi di frenata e di scarto in caso di imprevisti. Inoltre sulla rete minore gli itinerari sono generalmente privi di intersezioni semaforiche ma validamente protetti dai segnali di stop alle intersezioni, e questo garantisce ottime velocità medie.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione la tempistica che riguarda lo sviluppo della rete ciclabile è intrinsecamente connessa con il riferimento alla programmazione economica dell'Ente, all'interno della quale sono indicati gli interventi citati nel capitolo 5 Aggiornamento.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	33
Sintesi	Si ritiene possibile ed opportuno porre tutta l'Area C a 30 km/h ed escludere da questo limite di velocità le sole seguenti strade: C.so Venezia, Via Palestro, C.so Europa, via Mascagni e via Borgogna.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Zone 30
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto la fattibilità della proposta di estensione a tutto l'ambito interno alla Cerchia dei Bastioni della Zona 30, è conseguente al consolidamento del provvedimento di <i>road pricing</i> e di portata tale da ritenere necessaria una valutazione all'interno del PUM in corso di redazione.



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	34
Sintesi	In questo PGTU2012 nulla viene detto circa la manutenzione della sede stradale, manutenzione che evidenzia tante e tali carenze che da sole rappresentano un vero e proprio ostacolo alla circolazione di "tutti" i mezzi a due ruote. Le strade nel centro storico evidenziano la scarsa attenzione che l'Amministrazione Comunale dedica a questo aspetto e sarebbe opportuno includere nel PGTU2012 una statistica degli incidenti imputabili ad ammaloramenti del manto stradale. E provvedere ad un elenco puntuale delle strade che, possono essere oggetto di manutenzione ordinaria nell'arco del biennio di validità del piano. Perché il vero punto di Milano sta - purtroppo - divenendo questo: la scarsa manutenzione del piano stradale, manutenzione talmente scarsa da rendere difficile il transito anche ai pedoni sia sui marciapiedi sia nei punti di attraversamento. Si cita un esempio solo relativo alla totale assenza di manutenzione del manto stradale: Ripa di Porta Ticinese nel tratto tra Viale Gorizia e via Pasquale Paoli.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Manutenzione strade
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto la manutenzione stradale costituisce un'attività ordinaria dell'amministrazione, nei limiti della capacità di spesa. La definizione delle priorità di intervento già tiene in conto la valutazione del grado di ammaloramento delle superfici e le relative condizioni di sicurezza.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	35
Sintesi	L'itinerario Bacone - Morgagni - Cadamosto - Spallanzani potrebbe rappresentare una valida e sicura alternativa a corso Buenos Aires ponendo un'opportuna segnaletica in via Spallanzani, ove il transito ciclistico è spesso precluso dai dehors che si estendono oltre gli spazi assegnati.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
 Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto l'itinerario indicato è già stato individuato dalla pianificazione di settore ed è riportato nella tavola 7 in allegato all'Aggiornamento del Piano, pur non rientrando nelle priorità attuative.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	36
Sintesi	<p>Nella zona di viale Tunisia appare molto discutibile la previsione di piste ciclabili per tre motivi:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il primo è riconducibile al fatto che tale realizzazione lungo l'asse Regina Giovanna - Gaio - Sidoli Giustiniano - comporterebbe una contrazione degli spazi di sosta - e questo in una zona di Milano ad alta densità residenziale; - il secondo motivo è relativo al fatto che con un intervento di sola segnaletica sarebbe possibile porre a priorità ciclistica la coppia di strade a senso unico F. Casati e P. Castaldi, protette da segnali di stop a loro favore alle intersezioni e quindi più veloci della pista ciclabile ipotizzata, senza contare il fatto che questa determinerebbe una riduzione della sezione stradale nel tratto di viale Tunisia, ove già transitano i tram, provocando sicuri rallentamenti nell'intersezione con c.so Buenos Aires. - organizzare la connessione ciclabile in Santa Francesca Romana ed in piazza Oberdan con l'asse Morgagni - Cadamosto - v.le Piave - Porta Venezia e Bastioni sarebbe possibile con opere modeste e con questo minore investimento si otterrebbe un sistema ciclabile completamente integrato ed ampliabile.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto l'intervento di viale Tunisia rientra nel disegno di rete per il completamento di itinerari prioritari. Il progetto è stato sottoposto a valutazioni tecniche e modellistiche e ad attente valutazioni di fattibilità.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



n. osservazione	37
Sintesi	<p>Nella planimetria riportata nella <u>Tavola 7</u> risultano poco comprensibili alcune scelte che paiono inspiegabili:</p> <ul style="list-style-type: none">- è previsto il completamento di via Racconigi e Santa Monica sino al Fulvio Testi, ma non il raccordo fino a Guido Venosta;- non è chiaro l'intervento su viale Sarca, parallelo a Fulvio Testi e a solo 200 m di distanza da questo;- Via Washington non viene collegata alla pista ciclabile esistente in via Dozza;- Via Boccaccio si ferma in Piazza Virgilio e non raggiunge l'itinerario lungo i Navigli, cosa possibile sia in Vincenzo Monti, o prima, attraverso Ruffini e c.so Magenta;- in tutto il Centro Storico non si cerca di realizzare una circolazione oraria complementare ai Navigli monodirezionali antiorari, né si prevede alcuna penetrazione verso la zona sud di Milano;- nel parco Forlanini non è presente un collegamento ciclabile di via Corelli con il viale dell'Aviazione, non connessa a Fantoli.- in Piazza Ovidio, via Mecenate non è collegata ad A. Regolo e a Lombroso;- mancano pochi metri di ciclabile per garantire una continuità tra l'alzaia Naviglio Pavese a v. Sant'andor;- anche in via Voltri, la pista ciclabile di via Barona non raggiunge l'asse Famagosta - Faenza;- altra incongruenza si ravvisa presso Bisceglie Sud, al confine con Corsico (via Monferrato);- presso l'ospedale San Carlo, via A. Venegoni non è connessa con F.lli Zoia, nonostante molti tratti di ciclabile siano disponibili;- presso l'ippodromo sembra prematura l'esecuzione del tratto ciclabile in v. Uruguay e un tratto in via Cechov, quando mancano dei tratti di collegamento sia per l'itinerario Harar - Rospigliosi con il Parco di Trenno da un lato, sia con il sistema della Fiera e del Sempione dall'altro;- anche a Nord, il complesso collegamento ciclabile tra Roserio, Quarto Oggiaro ed Affori appare incompleto per tratti non estesi;- Si nota positivamente come sia stato previsto un intervento dal p.le del Cimitero Monumentale in via L. Nono, ed è presumibile che si si tratti del marciapiede a nord, largo, privo di elementi di disturbo e quasi del tutto inutilizzato dai pedoni. Le realtà di questo tipo in città non sono poche, ed il loro censimento potrebbe portare ad un vantaggioso inserimento in termini di completezza della rete ciclabile. I marciapiedi, se larghi possono a nostro avviso essere utilizzati per l'avvicinamento a mete di particolare importanza pubblica, soprattutto le scuole;- stupisce la mancanza di qualsiasi indicazione relativa agli itinerari concordati nei Consigli di Zona 3 per i collegamenti ciclabili tra v.le Romagna - Politecnico ed il ponte della Martesana a Turro, dove viene ipotizzata una Zona 30 km/h. L'intervento previsto in via Ceforia è isolato come tanti altri, e non si connette a via Valvassori Peroni, già segnalata dal Consiglio di Zona in quanto ideale completamento dell'intervento in R. Ardigo, ed atta a costituire una verticale veloce, senza intersezioni da v.le Corsica alla stazione di Lambrate. Dovrebbe rimanere valida la possibilità di evitare Piola con un itinerario attraverso l'area ad est di Piazza Leonardo da Vinci e quindi via Ampere come già proposto dal Consiglio di Zona;- compare invece la pista ciclabile a cerchio completo in p.le Susa, pista che a nostro avviso non richiede la completa e onerosa risemaforizzazione data la notevolissima sezione stradale ove sarebbe possibile progettare una corsia ciclabile di dimensioni rilevanti;



Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Piste ciclabili
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto gli interventi segnalati costituiscono in parte itinerari coincidenti con quelli già programmati, in parte interventi di ciclabilità diffusa, oggetto di verifica con le zone di Decentramento. Il disegno complessivo della rete della ciclabilità urbana è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), come indicato al paragrafo. 5.1.2.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	38
Sintesi	Un'ultima osservazione relativa alla collocazione dei posteggi di BikeMi (pag. 94): l'aggiornamento PGTU2012 recita " <i>BikeMi - Lo sviluppo previsto riguarda l'estensione del servizio lungo gli assi radiali e nell'intorno dei principali poli di attrazione</i> ": questi fino a poco tempo fa erano concentrati nel solo centro, e non sono previsti altri punti BikeMi precisamente collocati agli interscambi (trasporto pubblico di superficie o linee metropolitane) e, come sarebbe logico ed auspicabile, nei punti con significative concentrazioni di attività, anche in periferia. A parte il fatto che una generica frase esula dal contesto di aggiornamento di un Piano Urbano del Traffico, piano nel quale occorre precisare ove, come e con quale modalità ogni intervento si raccorda con lo stato attuale della rete, risulta immediato considerare come questo servizio sia rivolto soprattutto a coloro che vogliano usufruire di un uso occasionale della bicicletta, anche per effettuare commissioni nel breve raggio e, nelle zone residenziali, chi usa la bicicletta anche saltuariamente, normalmente la possiede.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Bike Sharing
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione Tra le principali linee d'azione del PGTU si individuano come strategie fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'ampliamento dei parcheggi per biciclette e del Bike Sharing. Lo sviluppo del <i>Bike Sharing</i> risponde a logiche di organizzazione e ampliamento del servizio che esulano dalla mera individuazione delle linee di desiderio della domanda. In ogni caso, si propone di accogliere lo spirito dell'osservazione recependo nel testo la modifica di seguito riportata.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Capitolo 5.1.2 a pag. 95. Dopo il titolo <i>BikeMi</i> , la frase: "Lo sviluppo previsto riguarda l'estensione del servizio lungo gli assi radiali e nell'intorno dei principali poli di attrazione" è modificata in "Tra le principali linee d'azione del PGTU si individuano come strategie fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'ampliamento dei parcheggi per



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

	<i>biciclette e del Bike Sharing. Lo sviluppo previsto riguarda l'estensione del servizio lungo gli assi radiali e nell'intorno dei principali poli di attrazione. Nella definizione delle strategie di ampliamento, dovrà comunque essere mantenuta l'unitarietà del sistema e garantita la sostenibilità organizzativa."</i>
n. osservazione	39
Sintesi	<p><u>Pagina 94</u> "5.1.3. Road Pricing - Riqualficazione ambientale del Centro " gli estensori del PGTU2012 forse non sono a conoscenza delle reali motivazioni che hanno indotto l'Amministrazione Comunale ad una modificazione e quindi erroneamente riportano "Una sintesi dei risultati della sperimentazione condotta, prima attraverso il sistema Ecopass (dal 2008 al 2011) e poi con l'istituzione della ZTL Cerchia dei Bastioni, comunemente chiamata AreaC"</p> <p>Gli estensori del PGTU2012 scrivono: "L'utilizzo del road pricing come strumento di orientamento della mobilità urbana privata è inoltre stato confermato dall'esito favorevole dei referendum consultivo " ma paiono scordare che compito primario di un Piano Urbano del Traffico non sia quello di valutare cosa pensa la popolazione in relazione ad un determinato provvedimento ma dimostrare matematicamente, grazie all'utilizzo di appositi modelli, se e dove vi siano state modificazioni in termini di miglioramento delle condizioni di circolazione (aumento della velocità e conseguente contrazione dei tempi di attraversamento del sistema), riduzione delle emissioni veicolari, contrazione degli incidenti.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road pricing
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	40
Sintesi	<p>Gli estensori del PGTU2012 scrivono: " L'applicazione del road pricing al traffico privato interno alla Cerchia dei Bastioni costituisce un intervento dissuasivo all'uso degli autoveicoli privati destinati in quest'ambito territoriale, che mira, attraverso l'applicazione dell'obbligo di pagamento di una somma, a determinare uno spostamento della convenienza individuale verso modalità di spostamento maggiormente sostenibili, quali i servizi di trasporto pubblico locale e le forme di mobilità "dolce" ciclo-pedonale. Il road pricing ottiene inoltre l'effetto di eliminare tutti gli spostamenti di attraversamento dell'area regolamentata effettuati con autoveicoli privati sottoposti all'obbligo di pagamento: tale risultato è pertanto analogo a quello perseguito nel PGTU vigente attraverso altri interventi di regolazione della circolazione e di riqualficazione ambientale del Centro, primo fra tutti quello di canalizzazione della circolazione entro la Cerchia dei Bastioni prevista attraverso la creazione dei cosiddetti loop. Queste due azioni di piano sono pertanto state valutate ..." Ma di quali " due azioni di piano " si tratta ? Si tratta di un Piano Urbano del Traffico e in esso, si può valutare solo lo stato di fatto con eventuali alternative riconducibili alle modificazioni nell'arco biennale di validità.</p>



Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road pricing
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione Come chiaramente espresso, le due alternative considerate, e valutate nella procedura di VAS del PGTU, sono costituite dall'adozione del <i>road pricing</i> come intervento strutturale applicato alla ZTL Cerchia dei Bastioni o, in alternativa, alla piena attuazione della canalizzazione della circolazione stradale nella stessa area, attraverso la chiusura dei cosiddetti <i>loop</i> . Entrambe tali alternative di progetto sono pienamente compatibili con l'arco temporale di breve periodo indicato dall'estensore dell'osservazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	41
Sintesi	<u>Se si sta suggerendo con questo Aggiornamento del PGTU2012 una possibile estensione dell'Area C a tutta l'area di Milano, deve essere esplicitato a chiare lettere e non posto – tra le righe – a pagina 95 che riportano: " Le valutazioni condotte, riportate estesamente nel Rapporto Ambientale della procedura di VAS del Piano, individuano il <i>road pricing generalizzato</i>, secondo un modello attuativo analogo a quello sperimentato attraverso Area C, come lo strumento più efficace per il raggiungimento degli obiettivi posti, massimizzando riduzione dei flussi di traffico e dei livelli di congestione nell'area considerata e determinando nel contempo la minor ricaduta negativa sugli ambiti territoriali contermini dovuta al trasferimento del traffico di attraversamento su percorsi alternativi "</u> .
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road pricing
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

n. osservazione	42
Sintesi	<p>Un Piano Urbano del Traffico ha natura disciplinatoria più che di programmazione in senso stretto, eppure questi aspetti non sono per nulla stati affrontati dagli estensori del PGTU2012.</p> <p>A titolo di esempio si evidenzia da parte del Comune di Milano uno scarso rispetto della Normativa vigente e per quanto attiene gli ingressi in Area C, sulla base del <i>fumus boni iuris</i>, molti potrebbero ottenere l'annullamento della multa in relazione all'errata collocazione dei segnali di preavviso.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Contenuto
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione La localizzazione puntuale di segnali di preavviso di una ZTL non è oggetto del PGTU. L'esempio riportato per supportare una generica critica all'impianto dell'aggiornamento dell'Aggiornamento del PGTU non è pertanto pertinente.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
 Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS



Soggetto	Associazione Genitori Antismog
Tipologia	Associazione di cittadini
n. protocollo	PG47752/2013
data	18/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	Si rileva che nella proposta di PGTU vi sono talune carenze, la più grave delle quali è la mancata previsione dell'Area C, quale alternativa di piano in sede di VAS.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU e Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Area C
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	<p>Si premette che la previsione di un'area a tariffazione è risalente nel tempo, in quanto già contenuta nel Piano Generale di Sviluppo 2006/2011 (del. CC 71/2006), prima ancora che nel Piano Generale di Sviluppo 2011/2016, e, come noto, nel giugno 2011 un'ampia maggioranza dei milanesi ne ha chiesto l'"allargamento progressivo fino alla "cerchia ferroviaria" del sistema di accesso a pagamento, con l'obiettivo di dimezzare il traffico e le emissioni inquinanti".</p> <p>Si rileva che la proposta di allargamento dell'area tariffata era già prevista ed affrontata:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nella deliberazione di Giunta Regionale n. 8/5547 del 10 ottobre 2007 (<i>Aggiornamento del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.)</i>), con la quale la Regione Lombardia, per conto del Comune di Milano, aveva inoltrato al Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare una richiesta di finanziamento per la prima tranche di Ecopass, nell'ambito degli interventi per il miglioramento della qualità dell'aria previsti dal DM 16 ottobre 2006; - nella relazione conclusiva della Commissione Ecopass (17.12.2010), in cui venivano citati gli enormi vantaggi ambientali dell'estensione; - nel citato quesito referendario, che – essendo stato ampiamente approvato – si ritiene che debba essere imposto nell'agenda comunale, e che l'Amministrazione è tenuta a un onere rafforzato di motivazione, ove voglia disattenderlo o anche solo ulteriormente postporlo.



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

	Si ritiene illogica e non motivata la scelta di demandare al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, la "verifica delle condizioni di fattibilità e degli interventi necessari per ulteriori fasi di sviluppo del sistema di pricing della circolazione, in quanto si ritiene che sia proprio la previsione in sede di PGTU che fonda giuridicamente la possibilità di attuare una tariffazione.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU e Rapporto Ambientale
Tema oggetto dell'osservazione	Estensione road pricing
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione L'estensione alla cerchia filoviaria dell'area sottoposta a <i>pricing</i> non è stata considerata compatibile con l'orizzonte temporale previsto dal presente Aggiornamento del PGTU; la sua sostenibilità richiede inoltre l'attuazione concomitante di un insieme di azioni e interventi, primariamente sul trasporto pubblico locale, che sono tipicamente oggetto del Piano Urbano della Mobilità (PUM) e la cui definizione e valutazione è quindi ad esso demandata. Qualora il Piano Urbano della Mobilità ne verifichi l'efficacia e la sostenibilità e assuma tale indirizzo di evoluzione del sistema di <i>road pricing</i> a Milano, lo stesso dovrà essere recepito come variante dei PGTU e dei piani attuativi sott'ordinati.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
 Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS



Soggetto	Alberto Proletti
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG 52348/2013
Data	21.01.2013
n. osservazione	1
Sintesi	Si chiede di eliminare nel Paragrafo 5.4.2 Sosta in struttura il parcheggio Tarvisio / Gioia perché in posizione che altererebbe lo spazio pubblico composto da un giardinetto e alberi che prospettano l'edificio religioso e gli edifici residenziali a più piani. Si sottolinea la vicinanza del sito di progetto al luogo dove il Naviglio della Martesana viene tombinato.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta in struttura
Esame/Valutazione	Si propone accogliere parzialmente l'osservazione Al PGTU non compete la variazione delle previsioni contenute nel Programma Urbano Parcheggi (PUP) vigente. Tuttavia lo stesso non rientra nelle previsioni di breve periodo, come da proposta di aggiornamento del capitolo relativo, di seguito riportata.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico modificato/integrato a seguito dell'accoglimento dell'osservazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento. Paragrafo 5.4.2, pag. 105, alla fine dell'elenco puntato sono tolte le parole "Tarvisio/Gioia"



Soggetto	Anna Semenza - Roberto Miglietti
Tipologia	Singoli cittadini
n. protocollo	PG51191/2013
data	21/01/13
n. osservazione	1 prima parte
Sintesi	<p>Vengono riportate delle proposte progettuali riguardanti la mobilità veicolare, con l'obiettivo di riprogettare il sistema di mobilità di via Mercato secondo il modello di corso Garibaldi, attraverso l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato (ZTL).</p> <p>Senza prendere in considerazione l'ipotesi di istituire una ZTL sull'intero asse Ponte Vetere/Mercato, vengono illustrate due ipotesi:</p> <ul style="list-style-type: none">• estensione della ZTL al tratto di via Mercato tra via Tivoli e via delle Erbe, in entrambe le direzioni;• estensione della ZTL all'intera via Mercato, tra via Tivoli e via Arco. <p>In entrambe le soluzioni rimane invariata la regolamentazione della circolazione in via Ponte Vetere, con la possibilità di percorrere liberamente la strada solo verso nord, con accesso dall'intersezione con via Cusani.</p> <p>Si evidenzia che entrambe le soluzioni garantirebbero la sostanziale eliminazione dei flussi passanti, di per sé non rilevanti.</p> <p>Si evidenzia come attualmente l'accesso a corso Garibaldi possa essere eseguito correttamente con provenienza da via Pontaccio e da via Mercato, mentre sia eseguito da qualche veicolo con manovra di intralcio e pericolo per la circolazione tranviaria arrivando da via Tivoli con svolta a sinistra. Poiché l'istituzione della ZTL in via Mercato potrebbe far crescere il flusso di questa manovra, ai veicoli autorizzati all'ingresso nella ZTL Garibaldi potrebbe essere concesso il transito in via Mercato dal varco sud a quello nord.</p> <p>Si ritiene che le due soluzioni proposte (osservazione 1) si comportino diversamente rispetto all'accessibilità locale e al riordino della sosta. Se una minore estensione della ZTL ben corrisponde al criterio di limitare le imposizioni, si valuta che l'estensione della ZTL all'intera via Mercato, sembra garantire una maggior omogeneità. In sostanza alle due discipline di sosta a pagamento (strisce blu) e di sosta autorizzata (strisce gialle) si sostituirebbe una disciplina unica di sosta libera, con una maggiore attenzione (maggiori spazi e maggior controllo) per le aree di sosta destinate al carico/scarico merci.</p> <p>Nella seconda soluzione si prospettano due modifiche allo schema di circolazione, con l'inversione del senso di marcia di via delle Erbe (percorribile in uscita da via Mercato), e conseguentemente del tratto di via Rivoli reso percorribile da nord verso sud come il tratto contiguo.</p> <p>Riguardo al tema del posteggio taxi, con riferimento alle problematiche descritte la proposta è associata allo scenario di regolamentazione della circolazione. Nelle condizioni dello schema di circolazione attuale si ritiene ottimale lo spostamento della colonnina e del posteggio taxi sulla via Tivoli lato pari, garantendo circa 9 posti in fila (rispetto agli attuali 6). Lo spostamento rispetto all'attuale ubicazione</p>



	<p>garantisce la visibilità del posteggio da parte della clientela, anche considerando che si tratta di un posteggio di riferimento per la "movida" del quartiere di Brera.</p> <p>Nello scenario di istituzione della ZTL in via Mercato si valuta l'opportunità di mantenere l'attuale localizzazione, ampliando il posteggio con il riposizionamento della colonnina taxi verso via delle Erbe ottenendo 9-10 posti in fila.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	ZTL
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione</p> <p>che chiede di realizzare una ZTL sull'itinerario Ponte Vetero/Mercato, in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Gli altri temi sollevati dall'osservazione, rientrando nello stesso ambito territoriale, potranno essere trattati in fase di progettazione della suddetta ZTL.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.1, l'elenco delle Zone a traffico limitato e Aree a pedonalità privilegiata viene aggiunto il testo: <i>"In aggiunta agli interventi suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi di Zone a Traffico Limitato negli ambiti di: Milano-Romana, Piazza Castello, Via Mercato. Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i></p>
n. osservazione	1 seconda parte
Sintesi	<p>Si rileva che le corse che arrivano dal deposito nelle prime ore del mattino o vi sono dirette nelle ore notturne costituiscono un prolungamento della fascia temporale di disturbo, già notevole in termini di rumore e vibrazioni, per i residenti durante il sonno.</p> <p>Senza entrare nel merito dei provvedimenti tecnici sulle infrastrutture e sul materiale rotabile per la riduzione delle emissioni, si ritiene che una prima mitigazione la si otterrebbe con un transito a velocità ridotta soprattutto nei tratti curvilinei.</p> <p>Si potrebbe inoltre valutare l'opportunità di deviare le corse fuori servizio sull'itinerario Cusani-Foro Bonaparte o viceversa, su cui gli impianti, rotaie e scambi, sono già funzionanti (le corse sono state deviate nel corso dell'estate scorsa durante i lavori di sistemazione della pavimentazione in via Mercato-Ponte Vetero).</p> <p>Il discorso della deviazione sull'itinerario Cusani-Foro Bonaparte riguarda anche la possibilità di trasferirvi una parte del carico che oggi transita sull'itinerario Ponte Vetero-Mercato-Tivoli. La redistribuzione potrebbe riguardare una delle linee per entrambi i sensi di marcia o lo sdoppiamento sui due itinerari dei sensi di marcia. In merito alla seconda ipotesi, in genere considerata disorientante per l'utenza per l'accessibilità delle fermate, si valuta che nella situazione specifica possa essere plausibilmente esaminata, deviando su Cusani-Foro Bonaparte le linee in uscita dal centro. In assenza di fermate intermedie sul tracciato, invariata la fermata di largo Greppi, lo spostamento della fermata di via Ponte Vetero sarebbe quasi a vista e la</p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

	dislocazione finale garantirebbe la contiguità delle fermate dei due sensi di marcia.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	TPL
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto non di competenza del piano. La definizione dei servizi di TPL viene declinata nell'ambito del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico (PTS).
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Soggetto	Ellsabetta Strada
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG51900/2013
Data	21/01/13
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Si rileva che a pag 31 punto 3.3.3.1 Schemi di circolazione. non vengono previsti interventi specifici in quanto la rete principale ha già la circolazione a doppio senso.</p> <p>Si fa presente che con obiettivo di rendere il traffico maggiormente fluido, in occasione di un nuovo piano del traffico andrebbe analizzato il piano di circolazione nelle grandi metropoli estere, vedi NY, Parigi, Philadelphia ecc, che vede la circolazione in tutte le strade della città ad unico senso, ad eccetto dei grandi viali.</p> <p>Nel caso di Milano, si ritiene che Viale Monza, i Navigli, i Bastioni potrebbero essere esentati, ma non tutte le altre strade. Tale modalità accelera moltissimo la circolazione in quanto diminuisce i blocchi causati dalla svolta in corsia opposta in occasione degli incroci. In molte metropoli la svolta prevista è soltanto sulla destra e il attraversamento pedonale sul lato opposto. Questa misura porta oltresi ad avere situazione di svolta continua</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto il punto citato fa riferimento esclusivamente agli schemi di circolazione relativi alla sola rete principale, per la quale si conferma l'obiettivo. Diversamente, sulla rete secondaria e, in particolar modo negli ambiti locali, l'utilizzo del senso unico di marcia, anche come strumento di calmierazione del traffico di attraversamento è buona pratica già utilizzata in fase di attuazione e progettazione degli interventi.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	2
Sintesi	Si rileva che a pag 30 punto 3.3.1 Obiettivi Risparmio energetico e riduzione inquinamento, non si parli della situazione della semaforia e lampioni (quanti ancora non a LED) che potrebbero essere portati tutti con impianti a LED.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Rapporto ambientale



Tema oggetto dell'osservazione	Risparmio energetico e riduzione inquinamento
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	3
Sintesi	A Pag 34 punto 3.3.5.2.;regolamentazione trasporto e consegna merci (e pag successive sulla tematica), si suggerisce di inserire il concetto di regolamentazione e stimolo al cambiamento della modalità della consegna merci, soprattutto all'interno di AreaC, con organizzazione comunitaria sugli stessi obiettivi di consegna. Un'ipotesi di organizzazione centro raccolta merci in periferia, e consegna merci cittadina snella, veloce, pulita a impatto 0 con piccoli mezzi elettrici o puliti. Vedi esempio Padova Cityporto.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 3
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione trasporto e consegna merci
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione. Come formulato al paragrafo 5.3.3 del documento di aggiornamento, il tema della riorganizzazione delle distribuzione urbana delle merci, in ragione della complessità, richiede approfondimenti che ne riposizionano l'attuazione in un orizzonte temporale specifico del Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	4
Sintesi	A pag 37 punto 3.4.2: Regolamentazione Sosta. Si rileva che non viene mai menzionata la regolamentazione sosta moto. Come da mozione approvata in Consiglio Comunale si raccomanda di creare le future aree sosta moto lungo il ciglio della strada, non sui marciapiedi, con paletti delimitanti gli spazi
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitoli 4 e 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione sosta moto

A



Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione.</p> <p>L'Aggiornamento del PGTU (paragrafo 4.3.1.1) pone attenzione alla crescente criticità posta dal segmento di traffico veicolare costituito da ciclomotori e motocicli. Il documento viene integrato rafforzando gli indirizzi già per quanto riguarda lo sviluppo e la gestione dell'offerta di sosta dedicata su strada e in struttura.</p> <p>Si propone di integrare il paragrafo 5.4.1 in modo da dar riscontro della necessità di creare nuovi stalli dedicati alla sosta di cicli e motocicli.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.4.1, pag. 102, è aggiunta la frase <i>"Particolare attenzione dovrà essere posta alla creazione di nuova offerta di stalli dedicati a cicli e motocicli, il cui incremento significativo, soprattutto negli ambiti centrali della città e in corrispondenza delle aree maggiormente attrattive per la presenza di grandi servizi e di poli scolastici, richiede interventi di governo e regolamentazione della sosta per evitare fenomeni di occupazione indebita di aree destinate alla circolazione pedonale."</i></p>
n. osservazione	5
Sintesi	<p>A pag 25 punto 3.1.6.2 si suggerisce di valutare nuove forme di agevolazioni ATM, quali ad es Carnet famiglia (4 famigliari senza abbonamento viaggianti insieme); in previsione anche di Expo: carnet ingressi musei/expo/atm; piuttosto che pacchetti treni/carsharing o bikesharing.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitoli 3 e 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobility Management
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione.</p> <p>L'osservazione è coerente con le strategie generali dell'Aggiornamento del PGTU, si propone pertanto di integrare il testo, specificando l'opportunità di individuare ulteriori forme di incentivazione da definire nell'ambito di apposite sedi.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.4, Pagina 98 – Alla fine del paragrafo, è inserito il seguente periodo: <i>"Inoltre, al fine di promuovere la fidelizzazione dell'utenza dei servizi di trasporto pubblico, il Comune di Milano valuterà l'attivazione di ulteriori forme di agevolazioni tariffarie, in aggiunta/integrazione a quanto già in essere, e promuoverà sistemi di integrazione tariffaria di integrazione delle modalità di pagamento fra i diversi servizi per la mobilità."</i></p>
n. osservazione	6
Sintesi	<p>A pag 25 Punto trasporto pubblico, si chiede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • valutare installazione portabici su mezzi ATM soprattutto quelli verso il centro (vedi città US/Canada) • incrementare maggiormente frequenza mezzi superficie • vedi es Vienna, hanno tramutato tutti i mezzi di superficie in mezzi elettrici, piccoli e frequenti • valutare soluzioni sul trasporto scuolabus, rivedere contratto di servizio con ATM anche su questo tema?



Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitoli 3 e 5
Tema oggetto dell'osservazione	TPL
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.</p> <p>Si propone di accogliere la parte dell'osservazione che chiede di valutare l'installazione di portabici sui mezzi TPL. Tra le principali linee d'azione del PGTU si individuano lo sviluppo dell'intermodalità, il miglioramento dei servizi e una corretta strategia di comunicazione a favore della diffusione della cultura della mobilità ciclistica.</p> <p>Si propone di non accogliere la parte dell'osservazione relativa al potenziamento delle frequenze dei mezzi di superficie in quanto non di competenza del PGTU bensì del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico (PTS)</p> <p>Si propone di non accogliere la parte dell'osservazione relativa al terzo punto, in quanto l'utenza del mezzo pubblico è tale da non consentire la conversione di tutto il parco rotabile milanese in mezzi elettrici di ridotta capacità. Per soddisfare la domanda di trasporto pubblico sarebbe infatti necessario acquistare un tale numero di veicoli che determinerebbe condizioni di inefficacia ed inefficienza, creando congestione e richiedendo un enorme investimento economico non supportato da dati oggettivi. Sono in corso di sperimentazione diversi progetti per la sperimentazione di veicoli elettrici sia per i mezzi pubblici che per sistemi di sharing ad uso pubblico.</p> <p>Si propone di non accogliere la parte dell'osservazione relativa al trasporto scolastico in quanto non di competenza del PGTU bensì declinata nell'ambito del contratto di servizio del TPL.</p> <p>Si propone di integrare il paragrafo 5.1.2 in modo da dar riscontro alla richiesta di incrementare la richiesta di trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.2, al 3° punto dell'elenco si aggiungono le parole <i>"e aumentare l'offerta di trasporto delle biciclette sui mezzi pubblici, treni e metropolitane onde favorire l'intermodalità"</i></p>
n. osservazione	7
Sintesi	<p>A pag 92 punto 5.1.2. mobilità ciclistica, si propone di:</p> <ul style="list-style-type: none">• estendere la rete esistente e migliorare la sicurezza, dotare la città di una rete diffusa. Si ritiene che le ciclabili individuate non siano assolutamente esaustive per soddisfare questo obiettivo.• non ci sono obiettivi di percorsi ciclabili verso/vicino alle scuole o verso i parchi• pag 93: ad es percorso lotto - triennale si ferma in Conciliazione, si ritiene che vada sistemato lo stato della pista di XX Settembre• non si menziona della possibilità di creare ciclabili "controsenso" al verso di circolazione. Andrebbe valutata l'eliminazione di un lato di parcheggio per avere più piste ciclabili• BIKEMI: pag 93 valutare possibilità inserimento di qualche seggiolino per bambini in postazioni Bike Sharing
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione.</p> <p>L'osservazione è coerente con le strategie generali dell'Aggiornamento del PGTU. Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Le Direttive ministeriali del 1995, specificano che i piani relativi alla mobilità ciclistica, assumono in genere la denominazione di Piani di Settore, a cui si rimanda per una progettazione specifica e che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU.</p>
	<p>Nello specifico, si propone di accogliere l'osservazione per quanto concerne la possibilità di creare sensi unici di marcia eccetto biciclette, integrando il testo del paragrafo 5.1.2 del documento di Aggiornamento del Piano come di seguito indicato.</p> <p>L'osservazione relativa alla dotazione di seggiolini per bambini sul servizio <i>Bike Sharing</i> costituisce un intervento di dettaglio non proprio del PGTU.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.2. Si inserisce il seguente testo:</p> <p><i>"La moderazione del traffico è da intendersi funzionale allo sviluppo della mobilità ciclistica e da sviluppare in un sistema organico di interventi sul territorio, a favore della condivisione degli spazi e della sicurezza degli utenti.</i></p> <p><i>In questo contesto rientra la possibilità di applicare nuove soluzioni, come ad esempio le strade ciclabili o il senso unico eccetto biciclette, di normale applicazione in altri paesi europei e in alcune città italiane."</i></p> <p>Paragrafo 5.1.2. Si inserisce il seguente testo:</p> <p><i>"Il disegno complessivo di rete è demandato al PUMS, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale. La classifica funzionale della rete e gli itinerari individuati come prioritari nel PGT costituiscono la maglia di riferimento per la programmazione degli interventi, sono costituiti da una maglia portante di assi radiali e circolari, funzionali agli spostamenti sistematici e coerenti con la maglia del Piano provinciale MiBici.</i></p> <p><i>I provvedimenti individuati sono da considerare quale prima fase di attuazione di una strategia più ampia e funzionali alla costruzione della rete portante. Sono di diversa natura, dalla moderazione del traffico, compresi i controversi di assi principali, alla realizzazione di piste e corsie ciclabili, oltre alla risoluzione di alcuni nodi particolarmente critici ma funzionali alla costruzione di un itinerario e comprendono opere già avviate o previste dai PTO e dagli scomputo oneri."</i></p>
n. osservazione	8
Sintesi	Si rileva che non viene menzionato l'obiettivo <i>"di incrementare le aree car, e car sharing elettrici, anche vicino alle scuole, aumentare aree car free di fronte alle scuole"</i> .
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Car sharing

Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	9
Sintesi	<p>A pag 51 punto 4.3.2 tema incidentalità e sicurezza, si rileva che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • non viene preso in considerazione il tema del pavè. Si ritiene che il pavè sia uno dei grandi responsabili degli incidenti su due ruote in primis, in particolare in corrispondenza delle rotaie del tram. Vedi situazioni tipo via Torino. Si ritiene che andrebbe fatta una riflessione più approfondita sulla possibilità, in alcune strade, di eliminare il pavè, visto l'alto costo di manutenzione e di incidentalità. E' possibile investire maggiormente su questo tema? E' possibile investire maggiormente su soluzione problema pavè/rotaie? • non viene trattato il tema dell' eliminazione rotaie "morte"
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Manutenzione strade
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>La possibilità di riqualificare o sostituire la pavimentazione e la rimozione delle rotaie non più in esercizio sarà valutata in fase di programmazione, in funzione di itinerari ciclistici portanti da privilegiare, e previa consultazione e approvazione da parte della Sovrintendenza. Si rimanda quindi ai Piani di Settore come indicato dalle Direttive ministeriali del 1995.</p> <p>Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.1.2. Al 2° punto dell'elenco si aggiungono le parole: " e per aumentare le condizioni di sicurezza degli itinerari esistenti anche in relazione all'eventuale sostituzione di pavimentazioni e rimozione di rotaie non più in esercizio, da valutarsi in fase progettuale, previa consultazione e approvazione da parte della competente Sovrintendenza, laddove necessario".</p>



Soggetto	Simone Locatelli
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG 45665/2013
data	18/1/2013
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Alla pagina 91 del "Piano Generale del Traffico Urbano – Stato d'attuazione e aggiornamento" togliere la zona 30 "Bottego" sostituendola con la zona 30 "Cambini-Riccardi", ambito delimitato dalle vie: della Salle-Palmanova-Estrele-Padova.</p> <p>Quest'area si colloca in una posizione migliore sia per dare continuità alle zone 30 Governo Provvisorio e Paruta, previste da questo PGTU, sia perché includerebbe vie più bisognose di interventi per la moderazione del traffico e darebbe la possibilità di realizzare nuovi itinerari ciclistici.</p> <p>Di conseguenza modificare anche la Tav. 7, cancellando la zona 30 Bottego e sostituendola con la zona 30 Cambini Riccardi.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Zona 30
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>La richiesta è coerente con le strategie generali dell'Aggiornamento del PGTU, pertanto si accoglie la richiesta di programmare la realizzazione di una Zona 30 "Cambini-Riccardi", subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.1, dopo l'elenco delle Zone 30 sarà inserita la seguente frase: <i>"In aggiunta agli interventi suddetti, individuati secondo il criterio di priorità precedentemente specificato, verrà approfondita la fattibilità di ulteriori interventi di Zona 30 negli ambiti di: Sarpì, Missori-Veira, QT8, frazione di Lampugnano, Quarto Oggiaro, Cambini-Riccardi. Tali interventi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale."</i></p>



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Soggetto	Walter Monici Design Studio
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG 49436/2013
data	21/1/2013
n. osservazione	1
Sintesi	<p>Punto 1</p> <p>Nelle tavole del piano si fa riferimento ad un disegno della viabilità del centro formata da loop che si attestano sulla cerchia dei bastioni.</p> <p>Il concetto Informatore appare corretto ma sembra sbagliata la scala di applicazione.</p> <p>Applicare la circolazione a loop su un'area così vasta sarebbe possibile se detta circoscrizione fosse costituita da strade di scorrimento con velocità minima di 70 Km e completamente svincolate come avviene in alcune città straniere.</p> <p>Nei nostro caso invece la struttura di collegamento consente velocità molto basse, presenta continui rallentamenti ed è già fortemente congestionata.</p> <p>Adottare un simile schema aggraverebbe in modo forse insopportabile la congestione su questo percorso.</p> <p>Si propone di ridisegnare lo schema viabilistico principale del centro ripristinando la circolazione sulla cerchia del naviglio e realizzando un piccolo controsenso che da corso di Porta Venezia potrebbe arrivare fino a porta romana ripristinando il passaggio di pz. S Babila</p> <p>Tutto il resto del centro potrebbe poi essere raggiunto da loop molto piccoli e funzionali.</p> <p>Scopo di questa revisione è di chiarire gli obiettivi a lunga scadenza.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Tavole
Tema oggetto dell'osservazione	Classificazione funzionale delle strade
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>perché non coerente con le strategie generali espresse dal piano per quanto riguarda la riqualificazione ambientale del Centro. Nell'Aggiornamento del PGTU i cosiddetti "loop" sono classificati, in ragione delle caratteristiche geometriche e funzionali, come strade di quartiere mentre la cerchia dei Navigli è classificata come strada locale. Tale classifica persegue l'obiettivo di canalizzare il traffico sulle direttrici gerarchicamente superiori e di proteggere la restante parte della rete interna alla Cerchia dei Bastioni e quindi anche la Cerchia dei Navigli.</p> <p>Il progetto dei loop è commisurato alle caratteristiche specifiche della città di Milano ed alla quota di traffico destinato nell'area servita dai loop stessi pertanto la segnalazione di una sua presunta inefficacia rispetto alla classifica funzionale indicata non è pertinente.</p> <p>Inoltre la strategia relativa alla circolazione canalizzata appartiene ad uno scenario di valutazione che è stato scartato in ragione di una maggiore sostenibilità dello scenario road pricing, pertanto anche laddove si riconoscesse il tracciato della precedente strategia è esclusivamente riferibile alla classifica funzionale della viabilità.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. osservazione	2
Sintesi	<p>Si propone di realizzare la ciclabilità milanese a partire dallo studio e dalla soluzione dei reali problemi del quartiere (vedi ad esempio il progetto Ciclobby del quartiere Solari Tortona o i progetti per Corsico e Cesano Boscone con Legambiente e Ciclobby) favorendo la mobilità locale tramite corsie contromano su strada e marciapiede, studio dei percorsi casa- scuola- oratorio- negozi, revisione dei sensi unici, chiusure alla viabilità ecc.</p> <p>Di conseguenza si realizza la messa in sicurezza degli attraversamenti ciclabili con le arterie di traffico portanti, mediante isole, semafori, rialzi o strettoie e segnaletica in genere.</p> <p>Il disegno della rete portante, intesa giustamente come voi dite come percorso, diventa una conseguenza, ma andrebbe tracciato su quelle strade che consentono corsie in carreggiata affiancate. Si potranno tracciare corsie ciclabili in carreggiata con circolazione nello stesso senso e affiancata ad esempio nelle strade con dimensione netta compresa tra 4,25 e 5, 50 (es via Mac Mahon, via Giambellino, viale Llançetti.)</p> <p>Il traffico ciclabile a lunga percorrenza si svolge sulle normali strade aperte al traffico escluse le superstrade e sopraelevate con limite di velocità 70 purchè affiancate da strade normali.</p> <p>Nel caso che la chiusura di un tratto provochi un allungamento del percorso ciclabile, il tratto in questione dovrà essere riportato a velocità urbana.</p> <p>Le strade maggiormente utilizzate potranno essere limitate a 30 km negli orari di maggiore congestione (es limite 30 con sotto 7,30 - 9,30 e 16,30 - 20.30) per evitare accelerazioni, inquinamento da co2 e black carbon.</p> <p>Le soluzioni con pista separata dallo spostamento delle auto in sosta servono solo in caso di doppio senso ciclistico (vedi il progetto ciclobby di Cardinale Mezzofanti realizzato con l'arch. Casiraghi) o di controsenso (Vedi progetti di via Cesariano, via Martinengo, via Savona con gruppo tecnico Ciclobby.)</p> <p>Nelle isole ambientali con strade strette e ambiente storico, si utilizzerà la chiusura del traffico di attraversamento mediante microaree di circolazione residenziale a loop per i veicoli a motore e la completa liberalizzazione della circolazione ciclopedonale anche attraverso la eliminazione della segnaletica verticale tranne il cartello di segnalazione dell'inizio dell'area a spazio condiviso, Shared space. Zona residenziale strada di tutti</p> <p>In ulteriore sintesi ritengo che la definizione di percorsi di forza ciclabili e la conseguente realizzazione di piste ciclabili in sede separata che di fatto ne risulta spesso obbligata, sia un obiettivo inutile, costoso, dannoso nel lungo periodo e irrealizzabile nel breve.</p> <p>Si definiscono invece nel dettaglio le soluzioni per la ciclabilità interna alle isole ambientali, si individuano e proteggono i passaggi di collegamento e attraversamento veicolare, si pongono adeguati limiti di velocità sulle strade principali dotate di corsie in carreggiata.</p> <p>Questo lavoro non può essere svolto a tavolino ma sul campo, girando i quartieri in bicicletta, parlando con la gente, osservando ogni minimo dettaglio, dal palo al gradino allo scivolo.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione</p> <p>L'osservazione è coerente con le strategie generali dell'Aggiornamento del PGTU. Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale. Le Directive ministeriali del 1995, specificano che i piani relativi alla mobilità ciclistica, assumono in genere la denominazione di Piani di Settore, a cui si rimanda per una progettazione specifica e che potranno essere adeguatamente redatti solo dopo la predisposizione del PGTU. Si integra il capitolo 5.1.2</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.2. Si inserisce il seguente testo: <i>"Il disegno complessivo di rete è demandato al PUMS, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale. La classifica</i></p>



<p>proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p><i>funzionale della rete e gli itinerari individuati come prioritari nel PGT costituiscono la maglia di riferimento per la programmazione degli interventi, sono costituiti da una maglia portante di assi radiali e circolari, funzionali agli spostamenti sistematici e coerenti con la maglia del Piano provinciale MiBici.</i></p> <p><i>I provvedimenti individuati sono da considerare quale prima fase di attuazione di una strategia più ampia e funzionale alla costruzione della rete portante. Sono di diversa natura, dalla moderazione del traffico, compresi i controviai di assi principali, alla realizzazione di piste e corsie ciclabili, oltre alla risoluzione di alcuni nodi particolarmente critici ma funzionali alla costruzione di un itinerario e comprendono opere già avviate o previste dai PTO e dagli scomputo oneri."</i></p> <p>Paragrafo 5.1.2, si aggiunge la seguente frase: "La moderazione del traffico è da intendersi funzionale allo sviluppo della mobilità ciclistica e da sviluppare in un sistema organico di interventi sul territorio, a favore della condivisione degli spazi e della sicurezza degli utenti. In questo contesto rientra la possibilità di applicare nuove soluzioni, come ad esempio le strade ciclabili o il senso unico eccetto biciclette, di normale applicazione in altri paesi europei e in alcune città italiane."</p>																								
<p>n. osservazione</p>	<p>3</p>																								
<p>Sintesi</p>	<p>punto 3 la classificazione delle strade cambia rispetto alle velocità consentite</p> <table border="1" data-bbox="419 925 1461 1249"> <thead> <tr> <th></th> <th></th> <th>bici</th> <th>velocità</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>primaria autostrade urbane</td> <td>strade > 700</td> <td>no bici o con pista separata</td> <td>70</td> </tr> <tr> <td>principale scombinato e interquartiere</td> <td>strade 425 -550 strade 550 - 700</td> <td>bici con corsia su strada</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td>secondaria quartiere e interzonale</td> <td>strade di passaggio da 350 a 425</td> <td>bici promiscuo</td> <td>30</td> </tr> <tr> <td>rete locale</td> <td>strade residenziali di passaggio < 350</td> <td>precedenza bici</td> <td>20</td> </tr> <tr> <td>spazio condiviso aree pedonali</td> <td>zone residenziali, pedonali, loop piccoli o senza uscita</td> <td>precedenza pedoni</td> <td>10</td> </tr> </tbody> </table> <p>La gerarchia delle strade comprende una nuova categoria ma questa classificazione puramente indicativa deve essere adeguata al contesto, cambia in particolare la velocità ammessa nelle strade secondarie e locali che diventano 30 e 20 mentre compare un limite 10 per le zone pedonali e area condivise necessario per regolamentare il traffico dei mezzi che hanno comunque accesso e delle stesse biciclette che potrebbero andare a velocità molto più alta. E' necessario il limite 20 nelle strade in attesa di poter disporre del segnale di divieto di sorpasso alle biciclette.</p>			bici	velocità	primaria autostrade urbane	strade > 700	no bici o con pista separata	70	principale scombinato e interquartiere	strade 425 -550 strade 550 - 700	bici con corsia su strada	50	secondaria quartiere e interzonale	strade di passaggio da 350 a 425	bici promiscuo	30	rete locale	strade residenziali di passaggio < 350	precedenza bici	20	spazio condiviso aree pedonali	zone residenziali, pedonali, loop piccoli o senza uscita	precedenza pedoni	10
		bici	velocità																						
primaria autostrade urbane	strade > 700	no bici o con pista separata	70																						
principale scombinato e interquartiere	strade 425 -550 strade 550 - 700	bici con corsia su strada	50																						
secondaria quartiere e interzonale	strade di passaggio da 350 a 425	bici promiscuo	30																						
rete locale	strade residenziali di passaggio < 350	precedenza bici	20																						
spazio condiviso aree pedonali	zone residenziali, pedonali, loop piccoli o senza uscita	precedenza pedoni	10																						
<p>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>																								
<p>Tema oggetto dell'osservazione</p>	<p>Classificazione funzionale delle strade</p>																								
<p>Esame/Valutazione</p>	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione</p> <p>perché lo sviluppo di indicazioni progettuali così dettagliate come quelle indicate, sia rispetto alla gerarchizzazione della rete stradale (spazio condiviso-aree pedonali) sia rispetto alla determinazione dei limiti di velocità sono da demandare allo sviluppo degli approfondimenti progettuali finalizzati all'attuazione degli interventi.</p> <p>Gli ambiti che nell'Aggiornamento del PGTU sono stati indicati convenzionalmente come Zone 30, possono, qualora se ne riscontri l'opportunità nella fase di sviluppo dei progetti definitivi, essere regolamentati anche con limiti di velocità inferiori ai 30 km/h</p>																								



Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. osservazione	4
Sintesi	<p>Punto 4 Nel pgt approvato, punto 8.3 interventi ai nodi, si richiama la necessità della regolazione semaforica e della realizzazione di un'onda verde almeno in un senso. La regolazione semaforica costituisce un punto dolente del sistema del traffico. Si verifica che i semafori di una stessa asta siano regolati con cicli di lunghezza diversa per cui lo scorrimento è ogni volta diverso. Vi sono regolazioni in controfase Si propone di ridurre e unificare dove possibile la durata dei cicli semaforici Adottare nei passaggi tra percorsi con cicli di diversa durata, tempi in rapporto multiplo o frazionario per ridurre le combinazioni cicliche. Ad esempio si potrebbero adottare come tempi standard dei cicli i valori 39", 52", 1'05", 1'18, 1'31 con la preferenza a 52 e 1,18 che sono in rapporto di 2/3 Si propone di adottare una regolazione semaforica che consenta l'onda verde nelle due direzioni anche se regolata su velocità inferiori a quelle limite.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolazione semaforica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente l'osservazione perché si riscontra la necessità di specificare nell'Aggiornamento del PGTU gli aspetti che riguardano la necessità di sviluppare studi finalizzati all'ottimizzazione della regolamentazione semaforica</p> <p>si propone di non accogliere le indicazioni di dettagli riguardanti le specifiche soluzioni proposte.</p> <p>Si propone di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento.</p> <p>Paragrafo 5.3.2. <i>Alla fine del paragrafo, si inserisce la frase: "Saranno inoltre effettuati studi di dettaglio finalizzati all'ottimizzazione della regolazione semaforica, comprendenti analisi rispetto al miglioramento delle condizioni di sicurezza al nodo, sia per quanto riguarda l'attraversamento dei pedoni, sia in relazione alla regolazione semaforica nelle ore notturne, sia infine all'estensione della segnalazione sonora per non vedenti."</i></p>
n. osservazione	5

Sintesi	Punto 5 Si propone una revisione della rete e della classificazione delle strade del PGTU identificando la gerarchia in funzione dei nuovi limiti previsti. In particolare identificando quali strade rimangono con limite di velocità 50. Programmare la immediata messa in opera dei limiti zona 30 mediante sola segnaletica (inizio e fine zona 30 e non come ora cartello limite 50 all'uscita di una zona 30, è un invito ad accelerare). Programmare la progettazione di dettaglio delle isole ambientali da realizzare con calma e in modo progressivo per dare tempo di accogliere, capire, metabolizzare.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU
Tema oggetto dell'osservazione	Classifica funzionale delle rete stradale
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione la classifica funzionale della rete stradale individuata nell'Aggiornamento del PGTU è coerente con i limiti di velocità indicati dalla normativa per ciascuna delle classi indicate dal Codice della Strada. La seconda parte dell'osservazione riferita alla messa in opera dei limiti Zona 30 e delle isole ambientali trova invece riscontro nella programmazione anche economica dell'Ente cui l'aggiornamento fa riferimento.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Piano Generale del Traffico Urbano - Stato di attuazione e aggiornamento
Esame degli apporti collaborativi pervenuti nella presente fase della Procedura di VAS

Soggetto	Alessandro Martello
Tipologia	Singolo cittadino
n. protocollo	PG 848820/2012
data	31/12/2012
n. osservazione	1
Sintesi	Si chiede di sapere perché non si parla di nuove linee della metropolitana M6, M7
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Infrastrutture trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Osservazione esaminata/valutata nel Parere Motivato
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

COMUNE DI MILANO
SETTORE POLITICHE AMBIENTALI

Ai sensi della legge 4-1-1969 n. 15 attesto che il presente documento, composto di n. 148 facciate, è copia conforme all'originale ~~quale è stato~~

Milano, 10 10



Per incarico del Sindaco
IL DIRETTORE DI SETTORE

[Handwritten signature]

Milano



Comune
di Milano

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

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

**PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI
PROPOSTA DI ACCOGLIMENTO**

**IL DIRETTORE DEL SETTORE
PIANIFICAZIONE E
PROGRAMMAZIONE MOBILITA' E
TRASPORTO PUBBLICO
Ing. Stefano Riazzola**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefano Riazzola', written over the printed name.

Milano, 11/03/2013

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di accoglimento



INDICE

PREMESSA	5
PROPOSTA DI ACCOGLIMENTO IN QUANTO COERENTI CON LE STRATEGIE DI PIANO.....	6
Osservazione 4 - Marco Roberti	6
Osservazione 125 - Andrea Giorcelli	7
PROPOSTA DI ACCOGLIMENTO IN QUANTO RIFERIBILI A TEMI GIÀ CONTENUTI NEL PGTU	9
Osservazione 134 – Nicola Verri	9



Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di accoglimento

A

PREMESSA

Il presente documento "*Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di accoglimento*" raggruppa le osservazioni che in relazione alla loro natura si sono considerate in linea con le strategie del piano e quindi meritevoli di accoglimento.

Parimenti è stata inserita tra le proposte di accoglimento anche l'osservazione riferibile a temi già contenuti nel PGTU, in quanto l'argomento trattato trova già riscontro in uno specifico paragrafo del documento.

PROPOSTA DI ACCOGLIMENTO IN QUANTO COERENTI CON LE STRATEGIE DI PIANO

Osservazione 4 - Marco Roberti

N. osservazione	4
Sintesi dell'osservazione	<p>PROPOSTA: STANTE L'INCAPACITA DELL'AMMINISTRAZIONE COMUNALE DI GARANTIRE DECORO DIURNO E NOTTURNO E TUTELA DEL RIPOSO DEI RESIDENTI SI PROPONE LA CHIUSURA AL TRAFFICO VEICOLARE DELLA VIA PIERO DELLA FRANCESCA NEL TRATTO DA VIA BIONDI A VIA LOSANNA. (100 metri di via con innumerevoli locali diurni e notturni, passaggio di due linee bus, mancanza di parcheggi per residenti in tutto l'ambito 23, che confina con il 22 e con la "zona fiera" e quindi non permette soluzioni di sosta in spazi confinanti).</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Zone a Traffico Limitato, Aree Pedonali
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere l'osservazione</p> <p>In quanto l'istituzione di ZTL o Area Pedonale è coerente con gli obiettivi del piano. Si individua quindi l'ambito di via Piero della Francesca come meritevole di studio subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.1, dopo le parole "Via Mercato" si aggiungono le parole "Via Piero della Francesca".</p>

M

Osservazione 125 - Andrea Giorcelli

Osservazione	125/a
Sintesi dell'osservazione	Si chiede di valutare la predisposizione di una strada mista residenziale-parcheggio con limite di velocità a 30 km/h in via Valsesia, nel tratto in cui non passa il mezzo pubblico.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Isole ambientali, Zone 30
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere la parte di osservazione In quanto l'istituzione di aree 30 km/h è coerente con gli obiettivi del piano. Si individua quindi l'ambito di via Valsesia come meritevole di studio subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come indicato nella proposta di testo emendato. Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Al Paragrafo 5.1.1, dopo le parole " <i>Quarto Oggiaro</i> " si aggiungono le parole " <i>Via Valsesia</i> ".

Osservazione	125/b
Sintesi dell'osservazione	A tal proposito si dovrebbe poi istituire via Nitti come sede riservata per i mezzi pubblici, funzione esclusiva per cui fu realizzato originariamente tale collegamento tra via Lucca e via Valsesia, lasciando invece a via Bagarotti e via Parri la corretta funzione di collegamento al quartiere per i mezzi privati.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto Pubblico

Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere la parte di osservazione L'istituzione di corsie riservate e in generale la protezione e l'efficientamento della rete di trasporto pubblico è infatti coerente con gli obiettivi di Piano. La tratta indicata potrà integrare la programmazione prevista subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti e nelle modalità più idonee alla tratta indicata.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.2.1 il testo tra “... • Piazza Cappelli (incremento controllo ZTL)” e “A maggiore protezione del trasporto pubblico...” è sostituito come segue: “<i>Si verificheranno inoltre altri ambiti di intervento con modalità di attuazione coerenti con il contesto e con le criticità puntuali nelle seguenti località:</i> • <i>Via Nitti;</i> <i>Gli interventi relativi agli ultimi due gruppi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale.</i>”</p>

PROPOSTA DI ACCOGLIMENTO IN QUANTO RIFERIBILI A TEMI GIÀ CONTENUTI NEL PGTU

Osservazione 134 – Nicola Verri

Osservazione	134
Sintesi dell'osservazione	<p>Nel PGTU, al punto 3.3.3.1 viene prevista la possibilità di passaggio da doppio senso a senso unico per finalità ben precise; la protezione del traffico di transito ed il recupero offerte di sosta. Nella relazione tecnica, invece, in risposta alla osservazione 1 della signora Strada (p.130), si dice che il senso unico è "buona pratica" di progettazione.</p> <p>Osservo per esperienza personale che, implicando la presenza di sensi unici un allungamento del percorso per raggiungere la propria meta, verso cui è impedita la via più diretta, la tentazione di violare il divieto è forte per il ciclista, che si muove con il proprio sforzo ed è certo di non essere sanzionato.</p> <p>Per evitare tale situazione, a mio parere i sensi unici non devono essere aumentati, come invece tutt'ora avviene (es. via Magnasco), salvo con l'inserimento di piste ciclabili a doppio senso, come suggerito nell'osservazione n. 7 della signora Strada, accolta dal Comune (p. 133-4).</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Rete stradale
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere l'osservazione Il paragrafo 3.3.3.1 è riferito alla analisi del PGTU 2003 pertanto riporta quanto allora indicato relativamente alle finalità di efficienza della rete stradale. Non attiene quindi specificatamente agli aspetti di aggiornamento. Viceversa il tema della percorribilità dei sensi unici per le biciclette è affrontato nel documento "Stato di attuazione e aggiornamento" al Paragrafo 5.1.2 dando, tra gli strumenti di attuazione dello sviluppo della mobilità ciclistica, la possibilità di applicare nuove soluzioni, tra cui il senso unico eccetto biciclette.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di accoglimento



Milano



Comune
di Milano

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

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

**PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI
PROPOSTA DI PARZIALE ACCOGLIMENTO**

**IL DIRETTORE DEL SETTORE
PIANIFICAZIONE E
PROGRAMMAZIONE MOBILITA' E
TRASPORTO PUBBLICO
Ing. Stefano Riazzola**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefano Riazzola', written over the printed name.

Milano, 11/03/2013

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

INDICE

PREMESSA	5
PROPOSTA DI PARZIALE ACCOGLIMENTO	6
Osservazione 7 - Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UITP.....	6
Osservazione 11 - Tommaso Franchi.....	8
Osservazione 57 - Comitato Stadera Baia del Re	10
Osservazione 123 - Altroconsumo	11
Osservazione 124 – Monica Tortoreto.....	13
Osservazione 131 - Andrea Giorcelli	17

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

PREMESSA

Il presente documento "*Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento*" raggruppa:

- le osservazioni che, essendo articolate in più oggetti, catalogati con sub progressivo, rispetto ad ogni singolo oggetto, e controdedotti separatamente, sono state considerate meritevoli di accoglimento solo per alcuni dei sub individuati e comunque in maniera parziale in quanto il loro recepimento ha riguardato solo in parte la richiesta dell'osservante
- l'osservazione riguardante un unico oggetto considerata meritevole di parziale accoglimento in quanto il suo recepimento ha riguardato solo in parte la richiesta dell'osservante

PROPOSTA DI PARZIALE ACCOGLIMENTO

Osservazione 7 - Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UITP

Osservazione	7/a
Sintesi dell'osservazione	Lavori di riqualificazione sede tranviaria di via Mac Mahon. Contiamo su un approfondito studio e valutazione, con il mantenimento e miglioramento della sede in via esclusiva per il transito dei tram; in un'ottica di velocizzazione per una linea tranviaria di forza, complementare al servizio della metropolitana.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere la parte di osservazione in quanto il progetto di riqualificazione di via Mac Mahon, già inserito nel Programma Triennale delle Opere, già prevede il mantenimento esclusivo della sede propria tranviaria.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

Osservazione	7/b
Sintesi dell'osservazione	Cambio d'uso delle corsie riservate in Cenisio - Nono - Cimitero Monumentale - Ferrari e viale Regina Giovanna. Se per la prima è da valutare il ripristino del transito, come esisteva prima dei lavori per la M5, in via Ferrari, per tutti gli altri tratti: Cenisio - Nono - Monumentale e viale Regina Giovanna, siamo contrari (vale anche quanto indicato in premessa).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere la parte di osservazione in quanto come riportato nel testo l'eventuale cambio d'uso delle corsie di Ferrari-Cenisio e Regina Giovanna, dovranno essere verificati in ragione delle caratteristiche geometriche delle carreggiate, della presenza delle alberature e della riqualificazione post M5. Coerentemente con la volontà di dare priorità agli interventi a miglior impatto ambientale, nel testo del PGTU è stato scritto che la fattibilità delle corsie riservate, dovrà comunque essere verificata anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	7/c
Sintesi dell'osservazione	Eliminazione rotaie tranviarie non utilizzate: favorevoli. MA: prima deve essere fatto un completo censimento di tutte le rotaie considerate non utilizzate, ed intervenire con la rimozione solo dove effettivamente le rotaie sono isolate e compromettono la circolazione per i pedoni e per tutti gli altri veicoli. Ancora fino ad un recente passato sono stati eliminati tratti di binari che in una attenta e corretta gestione di un trasporto su ferro non sarebbero stati tolti (sempre che la rimozione non sia voluta, ed i progetti futuri non comunicati ai cittadini).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione in quanto tale indirizzo è già contenuto nel PGTU Paragrafo 5.1.2. La possibilità di rimuovere le rotaie non più in esercizio sarà valutata secondo un criterio di priorità dettato dalla messa in sicurezza della mobilità ciclo pedonale, anticipando gli interventi sugli itinerari ciclistici portanti da privilegiare, e previa consultazione e approvazione da parte della Sovrintendenza laddove necessaria.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

Osservazione	7/d
Sintesi dell'osservazione	Anche se non direttamente collegato al PGTU, ma che comunque è indicato a pagina 33 del Documento PGTU Stato di Attuazione (punto 3.2.3.2). Per l'evoluzione della flotta sono compresi anche gli interventi di revamping, cioè di ammodernamento delle vetture di vecchia generazione. A questo proposito non si sa più nulla delle vetture tranviarie rinnovate (o in fase di rinnovo?) gruppo 4900 ("jumbo tram"), il cui primo esemplare venne presentato, e mai visto in circolazione.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	L'istanza non ha natura di osservazione in quanto non formula proposte di integrazione e/o modifica dei documenti.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione 11 - Tommaso Franchi

Osservazione	11/a
Sintesi dell'osservazione	Ho avuto modo di notare dalla documentazione del PGTU che nel sottopassaggio di via Spoleto è in programma la realizzazione di una pista ciclabile. Da qui la mia proposta di prolungarla fino a viale Monza, passando da Popoli Uniti. Marcare quindi la corsia stradale, realizzando apposita corsia ciclabile, con lo scopo di obbligare le auto a mettersi in colonna su una sola corsia e lasciare in tal modo spazio anche alle biciclette (e moto) che libererebbero il marciapiede.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: "Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio."</p>

Osservazione	11/b
Sintesi dell'osservazione	Concludo con un brevissimo accenno al parcheggio in doppia fila lungo viale Monza. Mi chiedo se sia mai stato calcolato il beneficio che si avrebbe per la circolazione di tutta la zona se non vi fossero più auto parcheggiate in doppia fila lungo il viale. Per esempio basterebbe iniziare col tracciare la segnaletica orizzontale e richiedere alle auto dei vigili urbani di fermarsi ogni qual volta vedessero un'auto in sosta sulla corsia di transito. Ogni giorno da piazzale Loreto fino alla fermata MM di Precotto ve ne sono centinaia.

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Azioni di controllo e sanzionamento
Esame/Valutazione	L'istanza non ha natura di osservazione in quanto non formula proposte di integrazione e/o modifica dei documenti.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione 57 - Comitato Stadera Baia del Re

Osservazione	57
Sintesi dell'osservazione	<p>Il Consiglio di zona 5 ha approvato in data 27.6.2012, con delibera n 126 (che si allega alla presente), un percorso ciclabile di circa 5 km che, dal quartiere Gratosoglio, dovrebbe raggiungere il centro della città;</p> <p>Si chiede</p> <p>che il percorso indicato nelle premesse, così come approvato dal Consiglio di zona 5, sia inserito nel PGTU in fase di definizione tra le opere prioritarie da realizzare.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>"Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i> <i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio."</i></p>

Osservazione 123 - Altroconsumo

Osservazione	123/a
Sintesi dell'osservazione	<p>rileva, anche su segnalazione di nostri associati, delle criticità che, da una parte:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. penalizzano in maniera impropria una quota di lavoratori pendolari costretti ad utilizzare l'auto perché il trasporto pubblico interurbano, tra Milano e i loro luoghi di residenza, o è carente o non esistente, 2. dall'altra discriminano tra i residenti di una stessa zona per come sono state concepite e attuate le ZPRU e la sosta regolamentata. <p>Sul primo punto, l'introduzione della sosta regolamentata nelle nuove ZPRU esterne alla cerchia filoviaria, comporta una spesa di quasi 1.000 € all'anno (poco meno di 90 € al mese) per tutti quei pendolari che, non avendo valide alternative e arrivando da fuori, sostavano in quelle zone per recarsi al lavoro.</p> <p>In tempi di crisi economica, come quella in corso, e di continui aumenti delle spese correnti, l'introduzione della sosta a pagamento in quelle zone senza che sia prevista la possibilità di usufruire di una sorta di "abbonamento al parcheggio" (sebbene in stalli all'aperto su strada), viene percepita come un nuovo balzello sulle spalle di gente che non può sottrarsi altrimenti.</p> <p>Vista l'attuale assenza di parcheggi di interscambio su alcune direttrici di ingresso, si propone di estendere le forme di abbonamento previste per chi lascia l'auto ai parcheggi gestiti da ATM¹, anche alla sosta su strada nelle ZPRU di nuova istituzione.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione della sosta su strada
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere la parte di osservazione</p> <p>Come indicato nel paragrafo 5.4 del documento "Stato di attuazione e aggiornamento" l'approccio integrato alla pianificazione della sosta è volto prioritariamente a promuovere il pieno utilizzo dell'offerta di sosta in struttura, liberando il suolo pubblico dalla sosta di lunga durata, condizione necessaria per il recupero di spazi da dedicare alla protezione del trasporto pubblico, alla mobilità ciclistica e pedonale e, più in generale, alla riqualificazione ambientale urbana. È inoltre confermata la volontà dell'amministrazione di realizzare, nei limiti delle capacità economiche, parcheggi di interscambio oltre che in ogni caso favorire l'interscambio pubblico/pubblico con adeguate reti di trasporto pubblico di adduzione alle linee di forza.</p> <p>È inoltre prevista la possibilità di introdurre tariffe agevolate per aziende e per i servizi a supporto della residenza e delle aziende, con l'attenzione a definire una tariffa ottimale che garantisca l'equilibrio del sistema e il mantenimento della funzione dissuasiva della sosta a pagamento.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
 Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

Osservazione	123/b
Sintesi dell'osservazione	<p>Sul secondo punto, si rileva che <u>la netta (e innaturale) divisione in "ambiti" per la sosta</u>, con il conseguente (di fatto) divieto di andare a parcheggiare appena al di là del confine su cui ti sei trovato (tuo malgrado) ad abitare, invece di promuovere la riduzione del traffico, dell'inquinamento atmosferico e il risparmio energetico, obbliga a spostamenti non funzionali e inutili (che comportano traffico, dispendio di energia e inquinamento) e <u>discrimina tra i cittadini residenti/dimoranti sulle linee di confine e quelli che invece risiedono/dimorano nel cuore dell'ambito delimitato</u>.</p> <p>Per evitare queste prevedibili conseguenze e i sentimenti di insofferenza e risentimento che possono generare basterebbe prevedere delle aree di "transizione" a cavallo dei confini tracciati, fisiologiche con la morfologia delle zone interessate e la densità abitativa, cui possono avere "diritto" solo i residenti/dimoranti dei numeri civici sulle linee di confine e delle vie esistenti nel raggio di 100 mt dal confine stesso.</p> <p>Gli ambiti resterebbero gli stessi, ma avrebbero su entrambi i lati dei loro tracciati delle aree cuscinetto (individuabili con una tratteggiatura) che andrebbero a formare dei <u>"sub-ambiti" di sosta per gli abitanti che vivono nell'area ricompresa nel tratteggio</u>, gli unici a cui viene permesso di "sforare" per un certo tratto nella zona limitrofa dell'altro ambito, delimitata dal tratteggio.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione della sosta su strada
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione Si condivide la rilevazione della criticità relativa alle aree di confine tra ambiti di sosta.</p> <p>Nel contempo, a fronte degli obiettivi che tale strategia della regolamentazione della sosta si prefigge, si ritiene necessario mantenere la suddivisione in ambiti. L'obiettivo di contenimento della mobilità con mezzo privato è infatti mirato sia ai non residenti che ai residenti. Si ritiene pertanto opportuno che nelle procedure attuative della regolamentazione si individui uno strumento idoneo alla soluzione di tale criticità.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.4.1. si inserisce la frase: <i>"A fronte della necessità di ottimizzare l'offerta di sosta per i residenti nelle aree di confine tra ambiti differenti si dovrà, nelle procedure attuative della regolamentazione, individuare uno strumento che, garantendo ai residenti maggiore fruibilità degli spazi, tenga comunque conto dell'obiettivo di contenimento della mobilità con mezzo privato."</i></p>

f

Osservazione 124 – Monica Tortoreto

Osservazione	124/a
Sintesi dell'osservazione	<p>1- Inserire alla pagina 93 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU tra i principali itinerari ciclistici di previsione (punto 5.1.2) anche le seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - M. Gioia-Bicocca. Vie interessate: tutta via De Marchi. - Loreto-Gobba. Vie interessate: via Costa, via Leoncavallo, controviale Palmanova. - Stazione Centrale-Martesana. Vie interessate: via Ferrante Aporti e via Sammartini con collegamento alla pista ciclopedonale del naviglio Martesana. - P.za Durante-Martesana. Vie interessate: via Predabissi, via Giacosa e innesto nella Zona 30 "Governio Provvisorio" di futura previsione. - Precotto-Martesana. Vie interessate: via Aristotele, via Apelle - Monza-Adriano. Completare collegando gli spezzoni esistenti lungo la via Tremelloni. - San Mamete-Idro. Collegare la rete ciclabile del parco Adriano con la pista ciclopedonale del naviglio martesana con la costruzione di un ponte ciclopedonale tra la via san Mamete e via Padova ang. via Idro
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>"Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i></p> <p><i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio."</i></p>

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

Osservazione	124/b
Sintesi dell'osservazione	Inserire alla pagina 92 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU nelle Zone a Traffico Limitato e Aree a pedonalità privilegiata (punto 5.1.1) anche la chiusura al traffico motorizzato del Ponte Vecchio (e solo del ponte) di Gorla.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	ZTL
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere la parte di osservazione La specificità della richiesta non è coerente con la scala di programmazione del Piano in adozione. Valutazioni puntuali potranno essere effettuate nel quadro del processo di attuazione della contigua Zona 30 "Governo Provvisorio" (Cfr Paragrafo 5.1.1)
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	124/c
Sintesi dell'osservazione	Inserire alla pagina 93 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU anche lo sviluppo del servizio BikeMi (punto 5.1.2) lungo la pista ciclopedonale del naviglio Martesana in territorio milanese, in corrispondenza delle radiali di Melchiorre Gioia, viale Monza, via Padova/p.za Costantino.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica - BikeMi
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione in quanto già valutata quale contributo nella precedente fase di formazione del piano (VAS) nella quale è stato appositamente modificato il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'esplicita indicazione che tra le principali linee d'azione dell'aggiornamento del PGTU si individuano come strategie fondamentali per lo sviluppo della mobilità ciclistica, l'ampliamento dei parcheggi per biciclette e del Bike Sharing, senza però indicare le puntuali nuove ubicazioni delle stazioni BikeMi, in quanto la pianificazione delle stesse è demandata a un Piano di Settore.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto già recepite nella precedente fase istruttoria

Osservazione	124/d
Sintesi dell'osservazione	Inserire all'interno del punto 5.2.2 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU a pagina 96 anche il collegamento Greco-M1 con una nuova linea o con la modifica di percorso di una delle linee già esistenti.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere la parte di osservazione in quanto non di competenza del PGTU. La definizione di nuovi servizi di TPL di superficie o la deviazione di servizi esistenti viene demandata al Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico Locale (PTS).
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	124/e
Sintesi dell'osservazione	Inserire alla pagina 96 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU dove si parla di Pedibus (punto 5.1.4) il tema del Pedibus di q.re Adriano (p.za Costantino, via Amalfi, via San Mamete) che deve poter passare attraverso un cortile di casa popolare.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità sostenibile - Pedibus
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione in quanto già valutata quale contributo nella precedente fase di formazione del piano (VAS) nella quale è stato appositamente modificato il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'indicazione che il progetto Pedibus sarà esteso individuando nuove località di intervento attraverso il coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni, senza indicare preventivamente, nel documento di Piano, alcuna nuova localizzazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto già recepite nella precedente fase istruttoria

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

Osservazione	124/f
Sintesi dell'osservazione	Inserire alla pagina 96 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU le seguenti possibili vie da inserire nel sistema "scuole car free" (punto 5.1.4): Via Muzio Via Carnovali
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità sostenibile - Car Free
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione in quanto già valutata quale contributo nella precedente fase di formazione del piano (VAS) nella quale è stato appositamente modificato il testo dell'Aggiornamento del Piano inserendo l'indicazione che il progetto <i>Scuole Car Free</i> sarà esteso individuando nuove località di intervento attraverso il coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni, senza indicare preventivamente, nel documento di Piano, alcuna nuova localizzazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto già recepite nella precedente fase istruttoria



Osservazione 131 - Andrea Giorcelli

Osservazione	131/a
Sintesi dell'osservazione	È necessario stabilire una più espressiva e corretta denominazione (secondo riferimenti storici e ragioni urbanistiche) delle isole ambientali, per evitare il rischio di perdere dalla memoria collettiva importanti antichi o consolidati toponimi;
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità sostenibile: Isole Ambientali, Zone 30
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere la parte di osservazione Le indicazioni puramente di variazione lessicale sui toponimi non hanno alcuna rilevanza ai fini della formazione del documento di piano.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	131/b
Sintesi dell'osservazione	Tenuto conto del grave problema dell'inquinamento atmosferico e acustico, causato in special modo dal traffico veicolare privato, e dei danni per la salute prodotti dallo stesso e riconoscendo l'importanza di una pluralità d'interventi di breve-medio e lungo periodo capaci di incidere con gradualità, ma decisione, nella direzione giusta, per una mobilità urbana sostenibile, in coerenza con il referendum ambientale del 2011 n.º 1 e per le stesse motivazioni, si ritiene necessario programmare l'estensione del pedaggio di congestione alla cerchia ferroviaria (chiusa a ovest con una linea immaginaria che dev'essere individuata per quel tratto nella circonvallazione esterna).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Road pricing
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere la parte di osservazione L'estensione alla cerchia filoviaria dell'area sottoposta a <i>pricing</i> non è stata considerata compatibile con l'orizzonte temporale previsto dal presente Aggiornamento del PGTU; la sua sostenibilità richiede inoltre l'attuazione concomitante di un insieme di azioni e interventi, primariamente sul trasporto pubblico locale, che sono tipicamente oggetto del Piano Urbano della Mobilità (PUM) e la cui definizione e valutazione è quindi ad esso demandata. Qualora il Piano Urbano della Mobilità ne verifichi l'efficacia e la sostenibilità e assuma tale indirizzo di evoluzione del sistema di <i>road pricing</i> a Milano, lo stesso dovrà essere recepito come variante dei PGTU e dei piani attuativi sott'ordinati.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

Osservante/i	131/c
Sintesi dell'osservazione	Si chiede l'eliminazione definitiva della previsione della strada di scorrimento lungo via Cusago, da piazza Pertini, perché il "Collegamento stradale tra la S.S. 11 Padana superiore a Magenta e la tangenziale ovest di Milano" porterebbe ulteriore traffico, intenso e anche pesante, sulla zona e danneggerebbe il paesaggio del parco agricolo Sud Milano.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Rete stradale
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere la parte di osservazione La classifica funzionale della rete stradale, assunta dall'Aggiornamento del PGTU è stata determinata in funzione dalle norme del Codice della Strada e dal DM 5/11/2001, in base ai quali alle strade sono assegnate le caratteristiche derivanti dal ruolo funzionale e geometrico. Nel caso della via Cusago il tratto classificato come scorrimento scambia, mediante via Sandro Pertini, direttamente con lo svincolo della tangenziale ovest ed è geometricamente definito da due corsie per senso di marcia (caratteristiche che lo portano, in base alla norma, ad essere classificata come strada di scorrimento). Il tratto più urbano di via Cusago, invece, che va a servire direttamente l'abitato di Baggio, è classificato come locale interzonale, con l'obiettivo di eliminare da questa strada i traffici di attraversamento indirizzati sul tratto di via Cusago/via Pertini caratterizzati da una classifica funzionale di rango superiore.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	131/d
Sintesi dell'osservazione	Si chiede che siano previste aree pedonali anche nei borghi periferici, al fine di rivitalizzarli anche commercialmente, garantendo una più animata e qualificata frequentazione: <ul style="list-style-type: none"> • Baggio (che si snodi in via delle Forze Armate, da via Sant'Apollinare compresa, via Certani, via II 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).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Isole ambientali e interventi a favore della pedonalità
Esame/Valutazione	Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione Si propone di non accogliere la richiesta riguardante il contesto di Baggio, dal momento che la programmazione dello stesso è già indicata nell'Aggiornamento del PGTU. Si propone altresì di non accogliere l'osservazione riguardante la specifica modalità di regolamentazione dell'ambito dal momento che la stessa attiene alle successive fasi attuative.

	<p>Si propone di accogliere la parte di osservazione riguardante l'inserimento nella programmazione del contesto di Quinto Romano, Quarto Cagnino.</p> <p>Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Paragrafo 5.1.1 dopo le parole “<i>Quarto Oggiaro</i>” saranno inserite le seguenti parole “<i>Quinto Romano, Quarto Cagnino</i>”</p>

Osservazione	131/e
Sintesi dell'osservazione	<p>Pertanto le seguenti sono le modifiche/aggiunte ai percorsi previsti che si possono richiedere:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. il percorso tangenziale ovest dovrebbe passare, — piuttosto che dal parco delle Cave (cui comunque dovrebbe rimanere connesso) — da Figino a Quinto Romano, poi per via Piccoli, via Airaghi, via Diotti, il futuro parco Diotti-Manaresi, via Manaresi, via Pistoia, via B. M. da Carcano e via Alberico da Rosciate, e/o piazza Sant'Apollinare e via Albona (connessione con il parco Valsesia), e/o via Palmi (miglior connessione con il futuro parco sul deviatore dell'Olona); 2. il percorso radiale potrebbe più agevolmente passare, dopo via Viterbo, dal parco Annarunna (delibera del C.d.Z. 7 n.° 72/2008 del 26/5/2008, P.G. 446070/2008) - via Saint Bon - via Labus - via Boldini - via Tonezza - via Orsini - via Anguissola - via Trivulzio, per poi collegarsi alla rete prevista in via Giotto da un lato (da cui potrebbe proseguire su via Guido D'Arezzo e via Boccaccio) e a quella esistente in via Cimarosa dall'altro; 3. si dovrebbero inserire nella rete prevista anche: <ol style="list-style-type: none"> a. via Fratelli Zoia (per collegare il percorso nord-sud sull'asse di via Bisceglie - via Olivieri al parco di Trenno da una parte e alla pista prevista su via Harar dall'altra); b. via Mosca (collegandosi alla passerella su via Pertini, con connessione a Bisceglie M1 passando a sud di via Parri) - via Castrovillari - via Bagarotti. <p>Si rilevano anche da risolvere (con eccezioni o percorsi ciclabili) tutti quei punti critici dove ora bisogna forzatamente scendere dalla bicicletta e condurla a mano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • da via Colombi a via Vai Devero; • da via Labus a via Boldini; • da via Fratelli Zoia a via Olivieri; • da via San Giusto a via Fleming; • da via Lamennais a via Fratelli Bozzi e a via B. Visconti; • da via Cacciatori a via Marx; • da via Novara a via Harar; • da via Novara a via Corno di Cavento; • da via Fausto Coppi a via Mancini. <p>Si ritiene poi prioritario, ai fini oltre che della continuità del percorso anche della sicurezza, prevedere l'attraversamento ciclabile di via Legnano e l'istituzione della segnaletica di pista ciclabile mancante fino a piazza Marengo.</p> <p>Si segnala infine che in via Alberto da Giussano, sul lato dei numeri pari, esiste solo una pista a senso unico in direzione periferia, mentre non esiste, per tutta la lunghezza della strada, la pista a senso unico in direzione opposta, verso il centro, perché soppressa e non più ripristinata.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Mobilità ciclistica

<p>Esame/Valutazione</p>	<p>Si propone di accogliere parzialmente la parte di osservazione</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>“Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i></p> <p><i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.”</i></p>

<p>Osservazione</p>	<p>131/f</p>
<p>Sintesi dell'osservazione</p>	<p>Si propone l'aumento delle protezioni delle seguenti tratte di linee di trasporto pubblico (in cui è ricompresa la tratta di cui alla trasmissione n. 112)</p> <ul style="list-style-type: none"> • via Novara (tratto da piazza Melozzo da Forlì a via Sant'Elena); • via Harar (tratto da via Novara a via Tesio) (con promiscuità ciclabile); • via Olivieri (lato numeri pari) – via F. M. Beltrami (lato numeri dispari) (con promiscuità ciclabile); • via delle Forze Armate (tratto da via Saint Bon a via Olivieri) (lato numeri pari) (con promiscuità ciclabile); • via Washington; • via Sardegna; • viale Pisa – viale Aretusa; • via Parri (tratto da via Bisceglie a via Spagliardi) (delibere del C.d.Z. 7 n.° 292 dell'11/12/2002, P.G. 4443.117/2002, n.° 199 del 3/12/2003, P.G. 891975/2003, e n.° 68 del 15/6/2010, P.G. 491770/2010); • via Nitti; • via Zurigo (lato numeri dispari); • cavalcavia Bacula (c.d. ponte della Ghisolfa), viale Serra (da via Traiano a viale Scarampo), piazzale Zavattari (taglio aiuola centrale), piazzale Brescia (corsie laterali circolari) (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). <p>La discontinuità della protezione della linea filoviarica circolare 90/91 interessa anche piazzale Piola – viale Romagna – viale Campania – viale Mugello – viale Molise – piazzale Cuoco – via Carabelli – piazza Salgari – via Caroncini – via Tertulliano e poi piazzale Lodi, pertanto si chiede di valutare il completamento il più possibile continuo.</p> <p>Infine si chiede che sia prevista nuovamente una corsia preferenziale in via San Vittore, ove si verificano particolarmente rallentamenti e incagli per i mezzi pubblici che vi transitano.</p>
<p>Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione</p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>

<p>Tema oggetto dell'osservazione</p>	<p>Trasporto Pubblico</p>
<p>Esame/Valutazione</p>	<p>Si propone di accogliere la parte di osservazione L'istituzione di corsie riservate e in generale la protezione e l'efficientamento della rete di trasporto pubblico è infatti coerente con gli obiettivi di Piano. Le tratte indicate potranno integrare la programmazione prevista, ad eccezione di Bacula, in quanto già presente, subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti e nelle modalità più idonee alla tratta indicata.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.2.1 il testo tra “... • Piazza Cappelli (incremento controllo ZTL)”</p> <p>e “A maggiore protezione del trasporto pubblico...” è sostituito come segue:</p> <p><i>“Si verificheranno inoltre altri ambiti di intervento con modalità di attuazione coerenti con il contesto e con le criticità puntuali nelle seguenti località:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Via Novara (Melozzo da Forlì – via Sant’Elena); • Via Haraar (Novara – Tesio) • Via Olivieri- Beltrami; • Via delle Forza Armate; • Via Washington; • Via Sardegna; • Viale Pisa – Aretusa; • Via Parri; • Via Nitti; • Via Zurigo; • Completamento linea Circolare 90/90; • Via San Vittore” <p><i>Gli interventi relativi agli ultimi due gruppi, afferenti alle fasi attuative del Piano, qualora trovassero riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, dovranno essere verificati anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale.”</i></p>
<p>Osservazione</p>	<p>131/g</p>
<p>Sintesi dell'osservazione</p>	<p>Per ragioni di congestione della rete stradale, di minor frequenza e di minore controllabilità di quello che avviene sui mezzi pubblici, non si ritiene positivo il mantenimento e l'aumento dei veicoli ad alta capacità (tram lunghi e autosnodati).</p>

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
 Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto Pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere la parte di osservazione in quanto, nel documento viene indicata la correlazione tra l'introduzione di veicoli ad elevata capacità e l'impatto sul traffico indicandone l'opportunità solo in concomitanza con una riduzione del traffico veicolare, con particolare riferimento al centro. Tale valutazione, di carattere generale, sarà comunque tenuta in conto anche sulle linee di collegamento delle parti periferiche della città.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione	131/h
Sintesi dell'osservazione	<p>Si chiede, al fine di far cessare i disagi per i pedoni, di prevedere di ristabilire la regolare sosta in carreggiata in luogo della sosta a cavallo del marciapiede senza protezione tra lo stesso e gli stalli (predisposta provvisoriamente durante i lavori di realizzazione della sede riservata delle linee 90/91 da piazzale delle Millzie a piazzale Zavattari, completati nel 2006) istituita nelle seguenti strade:</p> <ul style="list-style-type: none"> • largo Gavirate; • via Abbiati; • via Ghiberti; • via Paris Bordone; • via Pelizza da Volpedo; • via Previati; • via Alberto Mario; • via Osoppo; • via Caccialepori; • via dei Gracchi; • via Marchesi de' Taddei; • via Clefi; • via Trieste; • via Del Maino; • via Cavalcabò; • via Digione; • via Marostica; • via Massaua; • via Gessi; • via Cecchi; • via del Fusaro; • via Volterra; • piazzale Tripoli; • via Tagiura; • via Tobruk; • via Garian; • via Fra Bartolomeo; • via Cola di Rienzo; • via Stendhal; • via Trezzo d'Adda; • via Tolstoj; • via Pesto; • via Tortona.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione della sosta su strada

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere la parte di osservazione Gli interventi indicati, di carattere puntuale, non sono congruenti con il differente livello di dettaglio del PGTU. L'indicazione sarà valutata nella definizione delle priorità di progettazione e realizzazione in occasione dei Programmi Triennali Opere Pubbliche.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di parziale accoglimento

11

Milano



Comune
di Milano

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

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

**PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI
PROPOSTA DI NON ACCOGLIMENTO**

**IL DIRETTORE DEL SETTORE
PIANIFICAZIONE E
PROGRAMMAZIONE MOBILITA' E
TRASPORTO PUBBLICO
Ing. Stefano Riazzola**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefano Riazzola', written over the printed name.

Milano, 11/03/2013

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento



INDICE

PREMESSA.....	5
PROPOSTA DI NON ACCOGLIMENTO IN QUANTO ESULANO DALLA COMPETENZA DEL PGTU	6
Osservazione 6 - Eva Cucuzza.....	6
Osservazioni 12 Carletti -13 Ramus -14 Cofrancesco -15 Casella -16 F.Fanelli -17 P.Fanelli -18 Falotico -19 Mazza -20 Sandri -21 Bizzarro -22 Rombati -23 Ciriaco -24 Bonfanti -25 Rombati -26 Possenti -27 Alberti -28 Basaglia -29 S.Petruccelli -30 Pozzani -31 De Angelis -32 Andriani -33 Minutilli -34 Amato -35 Lucchiari -39 Lusi -41 Ginocchio -42 De Amici -43 Guido-44 Gerosa -45 Maggioni -46 Moggio -47 Rizzo -48 Cattaruzza -49 Scalera -50 P.Petruccelli -51 Colaussi -52 Piretti -53 Buoncompagni -54 Ferrario -55 Riva -56 Ortalli -58 Assayas - 59 Bergamaschini -60 Brambilla -61 Cavezzale -62 Ciriaco -63 Corigliano -64 G.Di Stefano -65 G.Franceschini -66 L.Franceschini -67 Gatti -68 Immobiliare Maurizio -69 Liscai - 70 Longoni -71 M.Di Stefano -72 Milillo -73 Parisi -74 Perruso -75 P.G.Rozzi -76 S.Rozzi -77 Spanò -78 Taglietti -79 Tocci - 80 Tumulo -81 Vecchio -82 Mottini -83 Rossani -84 P.Belli -85 Benelli -86 E.Belli -87 Mignone -88 Ravagnani -89 Mattia -90 Pellegrini -91 Bettini -92 Bono -93 Rescalli -94 Battaglia -95 Ghidini -96 Feroldi -97 Lachiesa -98 Bettinzoli -99 Garbagnati -100 Scaringella -101 Scardigno -102 Ciccia -103 Alessi -104 Scuderi -105 Incerti -106 Stellato -107 Ghiseto -108 Busetto - 109 Panigara -110 Faravelli -111 Albertelli -112 Cattivelli -113 V.Mazzeo -114 A.Mazzeo -115 Surico -116 R.S.Mazzeo -117 Piretti -118 Venturato -119 Novelli -120 Bedini -121 Belmonte - 122 Negri-Rizzo -126 Artasensi -127 Turcato.....	7
Osservazione 132 - Comitato Quartiere Milano Santa Giulia.....	9
PROPOSTA DI NON ACCOGLIMENTO IN QUANTO RIFERIBILI A FASI DI MAGGIORE DETTAGLIO RISPETTO AL PGTU	10
Osservazione 133 – Andrea Giorcelli.....	10
PROPOSTA DI NON ACCOGLIMENTO IN QUANTO IN CONTRASTO CON LE STRATEGIE DEL PGTU.....	11
Osservazioni 3 Trentini -5 Giusti -8 Aliano -9 Ricco -10 Zampollo -36 Engelmann -37 Aurelio -38 Panteg -40 Sirtoli.....	11
Osservazioni 128 Artasensi -129 Turcato -130 Surico.....	13
ISTANZE CHE NON HANNO NATURA DI OSSERVAZIONE	14
Osservazione 1 – Walter Monaci e varie associazioni.....	14
Osservazione 2 – Giorgio Biason	15



Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento



PREMESSA

Il presente documento "Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento" raggruppa:

- ✓ le proposte di non accoglimento delle osservazioni le cui richieste esulano dalla competenza del PGTU
- ✓ Proposta di non accoglimento delle osservazioni le cui richieste sono riferibili a fasi di maggiore dettaglio rispetto al PGTU
- ✓ Proposta di non accoglimento delle osservazioni le cui richieste sono in contrasto con le strategie del PGTU
- ✓ Le istanze che non hanno natura di osservazione.



PROPOSTA DI NON ACCOGLIMENTO IN QUANTO ESULANO DALLA COMPETENZA DEL PGTU

Osservazione 6 - Eva Cucuzza

Osservazione	6
Sintesi dell'osservazione	Non sarebbe possibile dotare la 56 o almeno alcuni bus di street view control in grado di dare multe come fanno talvolta le macchine dei vigili urbani? In questo modo si potrebbe punire la sosta vietata agglungendo i bus ai vigili urbani e velocizzando le corse dei mezzi di superficie, oltre a punire chi non permette ai disabili e a chi abbia passeggeri di salire agevolmente sugli autobus. Sarebbe possibile avere un riscontro per questa proposta?
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Azioni di controllo e sanzionamento
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto, pur condividendo la strategia di contrastare il fenomeno della sosta vietata, la possibilità di dotare i veicoli con apparecchi di bordo in grado di erogare sanzioni, non attiene ai contenuti dell'aggiornamento del PGTU
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazioni 12 Carletti -13 Ramus -14 Cofrancesco -15 Casella -16 F.Fanelli -17 P.Fanelli -18 Falotico -19 Mazza -20 Sandri -21 Bizzarro -22 Rombati -23 Ciriaco -24 Bonfanti -25 Rombati -26 Possenti -27 Alberti -28 Basaglia -29 S.Petruccelli -30 Pozzani -31 De Angelis -32 Andriani -33 Minutilli -34 Amato -35 Lucchiari -39 Lusi -41 Ginocchio -42 De Amici -43 Guido-44 Gerosa -45 Maggioni -46 Moggio -47 Rizzo -48 Cattaruzza -49 Scalera -50 P.Petruccelli -51 Colaussi -52 Piretti -53 Buoncompagni -54 Ferrario -55 Riva -56 Ortalli -58 Assayas -59 Bergamaschini -60 Brambilla -61 Cavezzale -62 Ciriaco -63 Corigliano -64 G.Di Stefano -65 G.Franceschini -66 L.Franceschini -67 Gatti -68 Immobiliare Maurizio -69 Liscai -70 Longoni -71 M.Di Stefano -72 Milillo -73 Parisi -74 Perruso -75 P.G.Rozzi -76 S.Rozzi -77 Spanò -78 Taglietti -79 Tocci -80 Tumulo -81 Vecchio -82 Mottini -83 Rossani -84 P.Belli -85 Benelli -86 E.Belli -87 Mignone -88 Ravagnani -89 Mattia -90 Pellegrini -91 Bettini -92 Bono -93 Rescalli -94 Battaglia -95 Ghidini -96 Feroldi -97 Lachiesa -98 Bettinzoli -99 Garbagnati -100 Scaringella -101 Scardigno -102 Ciccia -103 Alessi -104 Scuderi -105 Incerti -106 Stellato -107 Ghiseto -108 Busetto -109 Panigara -110 Faravelli -111 Albertelli -112 Cattivelli -113 V.Mazzeo -114 A.Mazzeo -115 Surico -116 R.S.Mazzeo -117 Piretti -118 Venturato -119 Novelli -120 Bedini -121 Belmonte -122 Negri-Rizzo -126 Artasensi -127 Turcato

<p>Osservazioni</p>	<p>12-13-14-15-16-17-18-19-20-21-22-23-24-25-26-27-28-29-30-31-32-33-34-35-39-41-42-43-44-45-46-47-48-49-50-51-52-53-54-55-56-58-59-60-61-62-63-64-65-66-67-68-69-70-71-72-73-74-75-76-77-78-79-80-81-82-83-84-85-86-87-88-89-90-91-92-93-94-95-96-97-98-99-100-101-102-103-104-105-106-107-108-109-110-111-112-113-114-115-116-117-118-119-120-121-122-126-127</p>
<p>Sintesi dell'osservazione</p>	<p>Richiesta di stralcio del parcheggio denominato nelle diverse osservazioni "Aporti-Varanini-Cavalcanti"; "Aporti-Cavalcanti"; "Aporti-Varanini" ma chiaramente riferite alla medesima località inserita nel PUP.</p> <p>Anche nella terminologia si ritrovano alcune variabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ viene chiesto lo "stralcio" (osservante 12-13-15) ✓ viene chiesto lo "stralcio dal PUP e dal PGTU" (34) ✓ viene chiesto lo "stralcio dal PUP" (Gli altri) ✓ un osservante si dice "contrario agli scavi" (14) <p>Si riuniscono in un'unica controdeduzione in quanto l'oggetto e le richieste di fatto coincidono.</p>

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento

Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Sosta in struttura
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione Il PGTU non ha competenza in merito alla localizzazione di parcheggi in struttura e al loro stralcio. Tale competenza è infatti in capo ad altro strumento di programmazione, il PUP. Gli elenchi riportati al Paragrafo 5.4.2 sono esclusivamente riconducibili allo stato delle procedure in corso e verificati dal Settore competente.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione 132 - Comitato Quartiere Milano Santa Giulia

Osservazione	132
Sintesi dell'osservazione	Si chiede che: La relazione del PGTU chiarisca lo stato della pianificazione e l'iter di realizzazione dei tratti mancanti della Nuova Paullese; La documentazione del PGTU riporti la previsione strategica di completamento dell'infrastruttura, a conferma della volontà dell'Amministrazione Comunale di realizzare l'opera, anche in un prossimo futuro e a garanzia di un adeguato supporto infrastrutturale per i rilevanti interventi previsti nel quartiere.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Rete stradale
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione In quanto esula dalle competenze del PGTU e attiene più propriamente al Piano Urbano della Mobilità (PUM)
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

PROPOSTA DI NON ACCOGLIMENTO IN QUANTO RIFERIBILI A FASI DI MAGGIORE DETTAGLIO RISPETTO AL PGTU

Osservazione 133 – Andrea Giorcelli

Osservazione	133
Sintesi dell'osservazione	Si chiede pertanto di realizzare un'única nuova rotatoria su via Parri, posizionata all'altezza della parte centrale dell'area interessata dall'intervento, che permetta un corretto e razionale accesso e deflusso per i futuri insediamenti e servizi annessi che saranno realizzati (palestra e piscina) e che svolgerebbe inoltre una funzione di preavviso (trovandosi a monte, provenendo dal centro) e rallentamento del traffico che oggi giunge in prossimità della rotatoria esistente (situata inaspettatamente dopo una lunga curva senza visibilità) a velocità troppo elevata, causando spesso incidenti, anche gravi, oltre a generare forte inquinamento acustico.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Rete stradale
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione L'intervento indicato, di carattere puntuale, non è congruente con il differente livello di dettaglio del PGTU. L'indicazione sarà valutata in altra sede.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

PROPOSTA DI NON ACCOGLIMENTO IN QUANTO IN CONTRASTO CON LE STRATEGIE DEL PGTU

Osservazioni 3 Trentini -5 Giusti -8 Aliano -9 Ricco -10 Zampollo -36 Engelmann -37 Aurelio -38 Panteg -40 Sirtoli

Osservazioni	3/a-5/a-8/a-9/a-10/a-36/a-37/a-38/a-40/a
Sintesi dell'osservazione	1) che il Comune di Milano riveda le sue scelte ripristinando le zone a "strisce bianche" e realizzando in aree demaniali attualmente in disuso, idonee zone di parcheggio GRATUITO di interscambio (in periferia, ad es. Comasina, Bicocca).
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione della sosta su strada
Esame/Valutazione	<p>Si propone di non accogliere l'osservazione.</p> <p>La richiesta è in contrasto con gli obiettivi strategici adottati di riduzione degli spostamenti con veicoli privati. Lo strumento adottato, ovvero l'individuazione delle Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica nelle quali attuare la regolamentazione della sosta ai sensi dell'art. 7 comma 9 del Codice della Strada, è finalizzato all'ottenimento di un opportuno equilibrio fra domanda/offerta ed in particolare a:</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ proteggere gli ambiti urbani periferici serviti da linee di forza del trasporto pubblico, i quali, in assenza di regolamentazione, verrebbero utilizzati impropriamente per il parcheggio di interscambio; ✓ proteggere le aree più centrali a forte domanda di accessibilità e ad elevata offerta di trasporto pubblico
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazioni	3/b-5/b-8/b-9/b-10/b-36/b-37/b-38/b-40/b
Sintesi dell'osservazione	2) che ogni politica che disincentivi l'utilizzo del mezzo privato venga attuata soltanto dopo la realizzazione di una rete efficiente e capillare di trasporto pubblico da/per le zone periferiche e l'hinterland milanese.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento

Tema oggetto dell'osservazione	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto in contrasto con gli indirizzi strategici di piano che, sebbene indichino obiettivi di potenziamento del trasporto pubblico, non assumono tale strategia né come prioritaria rispetto ad ogni altro intervento né come risolutiva, ma esclusivamente sinergica con le altre azioni. Il piano definisce infatti una pluralità di interventi, su diversi fronti, che possano essere, anche per parti, comunque realizzati.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	



Osservazioni 128 Artasensi -129 Turcato -130 Surico

Osservazioni	128/a-129/a-130/a
Sintesi dell'osservazione	Ciò osservato, i sottoscritti cittadini chiedono: -che venga ripristinato il principio che i residenti in città devono avere tutti, democraticamente, in maniera indistinta, le stesse prerogative di parcheggio, inteso anche come notturno, in aree sufficienti ed a loro destinate.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione della sosta su strada
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto non in linea con le strategie di piano. L'obiettivo di contenimento della mobilità con mezzo privato è infatti mirato sia ai non residenti che ai residenti.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazioni	128/b-129/b-130/b
Sintesi dell'osservazione	-che si elimini in città, in Zona C, e dove altro presente, il parcheggio su spazi gialli, sostituendolo con parcheggi su spazi blu a pagamento, salvo che per i residenti. In particolare questi spazi, per le ore serali, potrebbero essere inibiti, per le aree necessarie al parcheggio notturno dei residenti, al parcheggio dei non residenti.
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione della sosta su strada
Esame/Valutazione	Si propone di non accogliere l'osservazione L'obiettivo di contenimento della mobilità su mezzo privato in ambiti quali il centro storico è perseguito con una pluralità di azioni. L'incremento dell'offerta di sosta non residenziale, in un'area ad elevata offerta di trasporto pubblico non è in linea con tale strategia.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

ISTANZE CHE NON HANNO NATURA DI OSSERVAZIONE

Osservazione 1 – Walter Monaci e varie associazioni

Osservazione	1
Sintesi dell'osservazione	<p>Da una analisi della tavola n. 7 dello stato di attuazione e aggiornamento sembra che la richiesta delle undici Associazioni della zona Sarpi Canonica di attuazione di una zona a velocità 30 non sia stata accolta.</p> <p>Poiché i termini di una ulteriore richiesta scadono il 1 marzo 2013 vi preghiamo gentilmente confermare se la nostra richiesta è stata valutata, dove è stata inserita, con quali tempi e con quali motivazioni.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Isole ambientali, zone 30
Esame/Valutazione	<p>L'istanza non ha natura di osservazione in quanto non formula proposte di integrazione e/o modifica dei documenti.</p> <p>Il contributo presentato dall'istante nella fase precedente di formazione dei documenti relativi al PGTU (procedura di VAS) è stato preso in considerazione come da Relazione Tecnica allegata alla deliberazione di adozione alle pagine 57 e 58 ed è stato recepito nel Documento di Piano "Stato di attuazione e aggiornamento" ai paragrafi 5.1.1 e 5.3.2.</p> <p>All'istante è stato dato riscontro in tal senso con pec del 7.02.2013</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Osservazione 2 – Giorgio Biason

Osservazione	2
Sintesi dell'osservazione	<p>E' bella e salutare ogni iniziativa che renda l'aria di Milano migliore e alleggerisca il traffico. Ma non vanno tolti i diritti dei cittadini resi uguali dalla costituzione. Infatti io Biason (Giorgio residente da 30 anni a Milano non potrò più parcheggiare l'auto di mia proprietà sotto casa perché non possiedo la patente. E poco importa se c'è una persona con patente e senza auto, che mi aiuti ma non ha i requisiti da voi imposti. Complimenti</p> <p>Visto che non siete in grado di rilasciare un pass "ad personam" gradirei sapere oltre alla prospettiva di pagare 24 ticket giornalieri, cosa devo fare per parcheggiare l'auto sotto casa?</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto dell'osservazione	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto dell'osservazione	Regolamentazione della sosta su strada
Esame/Valutazione	L'istanza non ha natura di osservazione in quanto non formula proposte di integrazione e/o modifica dei documenti.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

91

Milano



Comune
di Milano

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

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

VALUTAZIONE DEI CONTRIBUTI PERVENUTI DAI CONSIGLI DI ZONA

IL DIRETTORE DEL SETTORE
PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE
MOBILITA' E TRASPORTO PUBBLICO
Ing. Stefano Riazzola

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Stefano Riazzola', written over the printed name.

Milano, 08/03/2013

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

INDICE

Contributi valutati positivamente.....	5
Valutazione positiva del contributo in quanto già previsto nel PGTU.....	10
Valutazione parzialmente positiva dei contributi	14
Valutazione non positiva dei contributi in quanto riferibili alla fase attuativa.....	21
Valutazione non positiva dei contributi per non competenza del PGTU	27
Valutazione non positiva dei contributi in quanto eccedenti la capacità realizzativa del PGTU.....	34
Valutazione non positiva dei contributi in quanto non coerenti con le strategie del PGTU	36

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona



Contributi valutati positivamente

n. parte/tema	CDZ1.01
Sintesi del contributo	Pagina 103. Elenco puntato: modificare "Via Santa Radegonda" in "ambito Santa Radegonda fino a Via Hoepli"
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	ZTL ed Aree a Pedonalità privilegiata
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo in quanto coerente con le strategie di piano Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.1.1 nell'elenco puntato le parole " <i>via Santa Radegonda</i> " saranno sostituite con le parole " <i>ambito via Santa Radegonda fino a via Hoepli</i> "

n. contributo	GDZ1.05
Sintesi del contributo	Pagina 103. Aggiungere, dopo l'ultimo paragrafo, la seguente frase: "Ogni intervento sarà inoltre realizzato tenendo conto delle necessità dei cittadini con disabilità, anche attraverso un'azione sinergica con le associazioni presenti sul territorio che si occupano di queste tematiche".
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone a Traffico Limitato e Aree a Pedonalità Privilegiata
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo in quanto coerente con le strategie di piano Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Al Paragrafo 5.1.1 dopo l'ultimo capoverso si aggiunge la seguente frase: "Ogni intervento sarà inoltre realizzato tenendo conto delle necessità dei cittadini con disabilità, anche attraverso un'azione sinergica con le associazioni presenti sul territorio che si occupano di queste tematiche"
--	---

n. contributo	CDZ1.08
Sintesi del contributo	A pagina 104, aggiungere al punto "Sistema Lotto-Triennale/Cadorna", dopo le parole "e via Boccaccio" le parole "(da collegare al Sistema Duomo-Sempione).".
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo in quanto coerente con le strategie di piano Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.1.2 al terzo punto del secondo elenco puntato (Sistema Lotto-Triennale/Cadorna) dopo la parola "Boccaccio" si aggiunge la seguente frase : <i>"da collegare al Sistema Duomo-Sempione"</i>

n. contributo	CDZ1.12
Sintesi del contributo	Pagina 107, 2° punto dell'elenco puntato iniziato in questa pagina: dopo le parole "con riduzione dell'offerta su strada destinata alla sosta a pagamento" aggiungere "anche in favore della sosta residenziale"
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo in quanto coerente con le strategie di piano. Si propone pertanto di modificare il documento "Stato di attuazione e aggiornamento" come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Al Paragrafo 5.1.3 - nel secondo punto dell'ultimo elenco puntato indicato dopo la parola "pagamento" si inserisce la seguente frase: "..., anche in favore della sosta residenziale,..."

n. contributo	CDZ1.18
Sintesi del contributo	Pagina 115, primo paragrafo. Modificare la frase "Tali interventi potranno comprendere anche..." in "Tali interventi potranno comprendere anche la conversione in stalli di sosta per motocicli di stalli attualmente dedicati alla sosta a rotazione e l'incentivo, con apposite politiche..."
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo in quanto coerente con le strategie di piano. Si propone pertanto di modificare il documento "Stato di attuazione e aggiornamento" come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Al Paragrafo 5.4.1, la frase " <i>Tali interventi potranno comprendere anche l'incentivo, con apposite politiche tariffarie, all'utilizzo per i motocicli dei parcheggi pubblici in struttura.</i> " è sostituita con la frase " <i>Tali interventi potranno comprendere anche la conversione in stalli di sosta per motocicli di stalli attualmente dedicati alla sosta a rotazione e l'incentivo, con apposite politiche tariffarie, all'utilizzo per i motocicli dei parcheggi pubblici in struttura.</i> "

n. parte/tema	GDZ2.02
Sintesi del contributo	Inserire al punto 5.3.2 "interventi ai nodi": - La risoluzione del nodo di piazza Costantino creando nuove soluzioni per deviare il traffico.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Rete stradale
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo In quanto in linea con le strategie del piano riguardante la riqualificazione dei nodi. Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Paragrafo 5.3.2. Si aggiunge dopo le parole " <i>intervento sul nodo di piazzale Loreto</i> " la seguente frase: " <i>Nell'ambito della rete secondaria, invece, si ritiene opportuno un approfondimento progettuale mirato alla risoluzione delle condizioni di congestione del nodo di piazza Costantino.</i> "

n. contributo	CDZ4.02
Sintesi del contributo	Si chiede di prevedere una corsia riservata per la linea bus 95, lungo tutta la via Marocchetti
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, comunque subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come già indicato nella proposta di piano al paragrafo 5.2.1 per altri ambiti di intervento. Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Al Paragrafo 5.2.1 nel terzo elenco puntato, dopo il punto “• <i>viale Isonzo – p.le Lodi;</i> ” , è aggiunto il punto “• <i>via Marocchetti;</i> ”

n. contributo	GDZ4.03
Sintesi del contributo	Si chiede di programmare una Zona 30 nel NIL Corsica – fitto reticolo di strette vie situate nel quadrilatero Corsica/Mezzofanti/Campania/Argonne Si chiede di programmare una Zona 30 nel quartiere Rogoredo/Santa Giulia, richiesto peraltro già condivisa dal competente Assessorato.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone 30
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, comunque subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come già indicato nella proposta di piano al paragrafo 5.1.1 per altri ambiti di intervento Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Al Paragrafo 5.1.1 dopo le parole “ <i>Cambini-Riccardi,</i> ” saranno inserite le seguenti parole “ <i>Corsica-Mezzofanti-Campania-Argonne, Rogoredo-Santa Giulia</i> ”

n. contributo	CDZ6.03
Sintesi del contributo	<p>Realizzazione di Zona ZPRU nell'area comprendente le Vie Val Bavona, Sant'Anatalone, Strono, Cardellino per lo stato di grave sofferenza della sosta determinatosi in conseguenza dell'insediamento del "Vodafone Village" e di altri poli del terziario nelle vicinanze;</p> <p>realizzazione di Zona ZPRU nell'area circostante il tratto di Via Lodovico il Moro compreso tra Viale Cassala e Piazza Negrelli, per la grave sofferenza della sosta, spesso irregolare, durante le ore diurne e in coerenza con la ZTL oraria di Via Lodovico il Moro a protezione della linea tramviaria 2.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	<p>Si valuta positivamente il contributo In quanto coerente con gli obiettivi di piano.</p> <p>L'indicazione di ampliamento e istituzione di nuova ZPRU trovano riscontro nelle competenze del PGTU ma per garantirne l'effettiva attuazione dovranno comunque essere assunti successivi provvedimenti e condotte verifiche di effettiva fattibilità, in analogia con quanto già realizzato in altre località.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.4.1 dopo le parole "alla nuova domanda indotta." si inserisce il seguente capoverso: <i>"Inoltre si verificheranno l'estensione della Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica Bisceglie nelle aree riferibili alle vie Val Bavona, Sant'Anatalone, Strono e Cardellino e l'istituzione una nuova Zona di Particolare Rilevanza Urbanistica nell'intorno della linea tramviaria 2 lungo via Ludovico il Moro."</i></p>

Valutazione positiva del contributo in quanto già previsto nel PGTU

n. contributo	CDZ1.13
Sintesi del contributo	Pagina 108, elenco puntato. Aggiungere, prima dell'ultimo punto, un altro punto: "realizzazione di un sistema integrato di pagamento e tesseramento per l'intera offerta di trasporto cittadino: trasporto pubblico locale, Bike Sharing, Car Sharing, ecc."
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità sostenibile
Esame/Valutazione	<p>Si valuta positivamente il contributo in quanto già previsto anche se in forma diversa nel medesimo paragrafo al punto in cui viene indicato:</p> <p><i>"Inoltre, al fine di promuovere la fidelizzazione dell'utenza dei servizi di trasporto pubblico, il Comune di Milano valuterà l'attivazione di ulteriori forme di agevolazioni tariffarie, in aggiunta/integrazione a quanto già in essere, e promuoverà sistemi di integrazione tariffaria di integrazione delle modalità di pagamento fra i diversi servizi per la mobilità."</i></p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

n. contributo	CDZ1.17
Sintesi del contributo	<p>Pagina 113. Prima dell'inizio del capitolo 5.3.3 aggiungere il seguente capoverso: "Saranno anche effettuati interventi di dissuasione della velocità attraverso l'uso di tutti gli strumenti atti allo scopo, in particolare nelle strade ove la promiscuità tra automobili, pedoni e biciclette rende ancora più pericoloso il superamento del limite imposto."</p> <p>Ulteriore capoverso a seguire: "Con le medesime finalità, saranno prese specifiche misure di aumento della sicurezza per gli utilizzatori di motocicli, visto anche il grande incremento del loro numero, operando sul riordino del manto stradale e attuando specifici provvedimenti per la riduzione della velocità e per la rimozione di ostacoli".</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone 30
Esame/Valutazione	<p>Si valuta positivamente il contributo</p> <p>Il Capitolo 5, cui il contributo chiede di apportare un'integrazione al testo, tratta diffusamente il tema relativo alla realizzazione di interventi a favore della moderazione della velocità individuandolo sia come obiettivo di carattere generale, sia come specifica linea di azione nell'ambito degli interventi previsti (cfr capitolo 5, paragrafo 5.1.1 e paragrafo 5.1.2)</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ2.01
Sintesi del contributo	Inserire al punto 5.3.2 "interventi ai nodi": - La realizzazione di una passerella ciclopedonale esterna per risolvere il problema dell'attraversamento pedonale e ciclabile del ponte di via E. Breda.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo In quanto la previsione è già inserita tra gli interventi programmati dall'Amministrazione come indicato nella tavola 7, Riqualficazione Ambientale
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

n. contributo	CDZ2.06
Sintesi del contributo	Inserire al punto 5.1.4 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU le seguenti possibili vie da inserire nel sistema "scuole car free" : - Via Muzio - Via Beroldo
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità sostenibile - Car free
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo il testo dell'Aggiornamento del Piano infatti specifica già che il progetto <i>Scuole Car Free</i> sarà esteso individuando nuove località di intervento attraverso il coinvolgimento di Consigli di Zona, uffici comunali, rappresentanti dei plessi scolastici, rappresentanti dei genitori ed associazioni, senza indicare preventivamente, nel documento di Piano, alcuna nuova localizzazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ3.05
Sintesi del contributo	Aumentare la possibilità di sosta "regolare" per cicli e motocicli diffusa sul territorio, con attenzione alle strade di quartiere e in particolare davanti alle scuole, centri di aggregazione, servizi e uffici pubblici.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo Il tema è infatti già trattato al paragrafo 5.4.1 dove si indica che <i>"Particolare attenzione dovrà essere posta alla creazione di nuova offerta di stalli dedicati a cicli e motocicli, il cui incremento significativo, soprattutto negli ambiti centrali della città e in corrispondenza delle aree maggiormente attrattive per la presenza di grandi servizi e di poli scolastici, richiede interventi di governo e regolamentazione della sosta per evitare fenomeni di occupazione indebita di aree destinate alla circolazione pedonale."</i>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

n. contributo	CDZ4.05
Sintesi del contributo	Si chiede di prevedere un ambito di sosta regolamentata lungo tutto corso Lodi fino a piazza Corvetto.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo In quanto l'indicazione è già contenuta nel documento del Piano al paragrafo 5.4.1 dove si indica la conferma della regolamentazione nella ZPRU M3 Rogoredo.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

ll

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ5.01
Sintesi del contributo	Realizzazione della corsia riservata al tram 24 dal ponte di via Ripamonti a via Noto, già nel PTO
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Si valuta positivamente il contributo in quanto la corsia Ripamonti-Noto è già inserita nel documento di piano.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	L'accoglimento non comporta modifiche testuali in quanto i concetti espressi sono già presenti nel documento

Valutazione parzialmente positiva dei contributi

n. contributo	CDZ7.02
Sintesi del contributo	<p>Si chiede che vengano implementate la previsione di aree pedonali nei quartieri con forte indirizzo commerciale(via Marghera via Belfiore) e nei borghi di antica formazione ove viabilisticamente possibile, al fine incentivare una possibile rivitalizzazione commerciale ed una più qualificata frequentazione – in alternativa prevedere la Zona 30</p> <p>Si segnala anche che non è indicata l'area pedonale esistente di vie delle Betulle al Q. re Olmi.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	ZTL e Aree a Pedonalità Privilegiata
Esame/Valutazione	<p>Valutazione parzialmente positiva del contributo</p> <p>Si valuta positivamente la richiesta riguardante l'inserimento tra le aree meritevoli di interventi a favore della pedonalità degli ambiti di via Marghera e via Belfiore, in quanto coerente con gli obiettivi di Piano.</p> <p>Non si valuta positivamente la proposta di realizzare in tali strade Aree Pedonali in quanto la definizione della più appropriata modalità di regolamentazione sarà subordinata allo sviluppo di specifici approfondimenti progettuali in fase attuativa.</p> <p>Per quanto attiene vie delle Betulle al Q.re Olmi, si specifica che l'attuale segnaletica indica un divieto di transito.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di Aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.1, dopo le parole "<i>Via Mercato</i>" si aggiungono le parole "<i>via Marghera, via Belfiore</i>".</p>

n. contributo	CDZ2.04
Sintesi del contributo	<p>Inserire al punto 5.1.2 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU tra i principali itinerari ciclistici di previsione anche le seguenti tratte:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Vie interessate zona M. Gioia-Bicocca: tutta via De Marchi. - Vie interessate zona Loreto-Gobba: via Costa, via Leoncavallo, controviale Palmanova, senza sacrificare il parterre verde. - Vie interessate Stazione Centrale-Martesana: via Ferrante Aporti e via Sammartini con collegamento alla pista ciclopedonale del naviglio Martesana, preservando ad ogni modo i posti auto esistenti. - Vie interessate P.za Durante-Martesana: via Predabissi, via Giacosa e innesto nella Zona 30 "Governo Provvisorio" di futura previsione. - Vie interessate Precotto-Martesana: via Aristotele, via Apelle direzione Precotto, via Ponte Nuovo direzione Martesana. - Monza-Adriano. Completare collegando gli spezzoni esistenti lungo la via Tremelloni. - San Mamete-Idro. Collegare la rete ciclabile del parco Adriano con la pista ciclopedonale del naviglio Martesana con la costruzione di un ponte ciclopedonale tra la via San Mamete e via Padova ang. via Idro

Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Valutazione parzialmente positiva del contributo</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato..</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>"Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i></p> <p><i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio."</i></p>

n. contributo	GDZ4.04
Sintesi del contributo	Si chiede di programmare la messa in sicurezza e protezione della pista ciclabile prevista in via Fantoli e di quella esistente in via Dell'Aviazione.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Valutazione parzialmente positiva del contributo</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>

<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>"Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i></p> <p><i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio."</i></p>
---	--

<p>n. contributo</p>	<p>CDZ5.03</p>
<p>Sintesi del contributo</p>	<p>Il collegamento della ciclabile di via dei Missaglia alla fermata della MM2 di Abbiategrasso con realizzazione di apposito parcheggio biciclette, il come previsto da una mozione del Consiglio di zona 5 , delibera n 126 del 27 giugno 2012</p> <p>Si sollecita la realizzazione del percorso ciclabile di collegamento da Gratosoglio a Corso Lodi, passando lungo un asse SUD NORD partendo da via dei Missaglia fino a via Col Moschin e lungo un asse OVEST EST che si colleghi fino a Corso Lodi, il tutto oggetto della mozione del Consiglio di Zona, delibera n.126 del 27 giugno 2012.</p> <p>La realizzazione di scivoli per il passaggio delle biciclette sui ponti sul Naviglio Pavese (conca Fallata, Chiesa Rossa, cavalcavia Schiavoni)</p> <p>Realizzazione di pista ciclabile di collegamento tra il borgo di Chiaravalle e la stazione Rogoredo, in sinergia e coerenza con la realizzazione del Parco della Vettabbia, con il doppio obiettivo di collegare un borgo della città isolato e di incentivare la conoscenza dell'Abbazia come patrimonio architettonico e culturale della città.</p> <p>Si chiede il completamento di un percorso ciclabile che colleghi viale Ortles e via Ripamonti. Attualmente esistono due tratti: sulla via Lorenzini, da via Adamello e via Marelli e sulla via Adamello da via Lorenzini a via Serio. E' necessario quindi completare il tratto sulla via Lorenzini fino alla via Ripamonti e completare il tratto sulla via Condino da via Serio a via Ortles.</p> <p>Si auspica un maggiore coinvolgimento delle Zone nell'individuazione delle nuove installazioni del BikeMi. Coerentemente con la realizzazione del percorso ciclabile sopra descritto si propone la realizzazione della fase 3 partendo dalla stazione di Abbiategrasso. Le nuove stazioni potranno svilupparsi lungo il percorso ciclabile incentivando la mobilità ciclabile grazie alla presenza delle biciclette delle stazioni del BikeMi, non posizionandosi possibilmente su aree già adibite a parcheggio.</p>
<p>Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo</p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>
<p>Tema oggetto del contributo</p>	<p>Mobilità ciclistica</p>

<p>Esame/Valutazione</p>	<p>Valutazione parzialmente positiva del contributo</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>"Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i> <i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio."</i></p>

<p>n. contributo</p>	<p>CDZ5.05</p>
<p>Sintesi del contributo</p>	<p>Si evidenzia una situazione di pericolosità sulla via Don Rodrigo antistante la scuola materna primaria e secondaria di primo grado di via Pescarenico. La richiesta di zona 30 e installazione castellane sulla via Don Rodrigo è oggetto di petizione popolare depositata in Consiglio di Zona 5.</p> <p>Si segnala la pericolosità di via Wolf Ferrari, per la quale si richiedono strumenti di moderazione del traffico e ipotesi di illuminazione sull'attraversamento pedonale.</p> <p>Si segnala l'esigenza di mettere in sicurezza la viabilità dell'Alzaia Naviglio Pavese</p>
<p>Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo</p>	<p>Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5</p>
<p>Tema oggetto del contributo</p>	<p>Zone 30</p>
<p>Esame/Valutazione</p>	<p>Valutazione parzialmente positiva del contributo in quanto coerente con gli obiettivi di Piano, comunque subordinandone l'attuazione a ulteriori approfondimenti, così come già indicato nella proposta di piano al paragrafo 5.1.1 per altri ambiti di intervento.</p> <p>In relazione alle richieste inerenti via Wolf Ferrari e Alzaia Naviglio Pavese, non attenendo alla definizione di strategie del PGTU, si verificheranno, nella definizione degli strumenti attuativi, le richieste formulate.</p> <p>Si propone di integrare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento Al Paragrafo 5.1.1 dopo le parole “Cambini-Riccardi,” saranno inserite le seguenti parole “Don Rodrigo-Pescarenico,”
--	--

n. contributo	GDZ6.02
Sintesi del contributo	Itinerario ciclabile S. Agostino – Alzaia Naviglio Grande (altezza chiesa di S. Cristoforo) nell’ambito del progetto Zona 30 Solari – Tortona.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Valutazione parzialmente positiva del contributo</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l’ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>“Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell’aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i> <i>In tal senso l’elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.”</i></p>

n. contributo	GDZ9.04
Sintesi del contributo	<p>Venga affiancato alla prevista pista ciclabile di via Andreoli un percorso pedonale protetto di collegamento tra la stazione Bovisa del Passante e l’università del Politecnico di via Durando.</p> <p>Si predisponga un corridoio ciclabile al servizio di Bike Sharing che colleghi il centro città con i due poli universitari di Bicocca e Bovisa</p>

Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	<p>Valutazione parzialmente positiva del contributo</p> <p>Il disegno complessivo di rete è demandato al Piano Urbano della Mobilità (PUM), in fase di redazione, dove lo sviluppo della mobilità ciclistica rappresenta tema centrale.</p> <p>Si è in tal senso attivato un percorso di confronto con le Zone di Decentramento al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi ciclabili a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</p> <p>Ulteriore elencazione di interventi non attiene pertanto al documento di piano generale ma è rinviata al PUM, ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.</p> <p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.1.2. dopo l'ultimo elenco puntato si inserisce la frase: <i>“Inoltre si manterrà attivo un percorso di confronto con le Zone di Decentramento, anche in relazione ai contributi pervenuti nelle diverse fasi di formazione dell'aggiornamento del Piano, al fine di verificare la possibilità che si attuino interventi a valenza locale e di collegamento con le reti principali.</i> <i>In tal senso l'elencazione di interventi non attiene al presente documento di piano generale ma è rinviata ad approfondimenti di settore ed a progettazione di dettaglio.”</i></p>

n. contributo	GDZ3.02
Sintesi del contributo	Realizzare per tutti i sottoambiti della sosta regolamentata, delle “zone cuscinetto” dove, in corrispondenza dei confini dei sottoambiti stessi, sia prevista la sosta agli aventi diritto dei sottoambiti confinanti.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Regolamentazione della sosta su strada
Esame/Valutazione	<p>Valutazione parzialmente positiva del contributo</p> <p>Si condivide la rilevazione della criticità relativa alle aree di confine tra ambiti di sosta.</p> <p>Nel contempo, a fronte degli obiettivi che tale strategia della regolamentazione della sosta si prefigge, si ritiene necessario mantenere la suddivisione in ambiti. L'obiettivo di contenimento della mobilità con mezzo privato è infatti mirato sia ai non residenti che ai residenti. Si ritiene pertanto opportuno che nelle procedure attuative della regolamentazione si individui uno strumento idoneo alla soluzione di tale criticità.</p>

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

	<p>Si propone pertanto di modificare il documento di aggiornamento del PGTU come di seguito indicato.</p>
<p>Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione</p>	<p>Piano Generale del Traffico Urbano – Stato di attuazione e aggiornamento</p> <p>Al Paragrafo 5.4.1. si inserisce la frase: <i>“A fronte della necessità di ottimizzare l’offerta di sosta per i residenti nelle aree di confine tra ambiti di sosta differenti si dovrà, nelle procedure attuative della regolamentazione, individuare uno strumento che, garantendo ai residenti maggiore fruibilità degli spazi, tenga comunque conto dell’obiettivo di contenimento della mobilità con mezzo privato.”</i></p>

Valutazione non positiva dei contributi in quanto riferibili alla fase attuativa

n. contributo	CDZ1.6
Sintesi del contributo	A pagina 103, secondo punto dell'elenco puntato, modificare la frase come segue: "[...] e per aumentare le condizioni di sicurezza degli itinerari esistenti, portandoli in sede protetta nelle strade a maggiore traffico ed anche in relazione [...]"
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto la definizione delle specifiche modalità di intervento e quindi la scelta relativa alle soluzioni tecniche da adottare lungo gli itinerari ciclabili e per ciascun arco stradale attengono al processo attuativo.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ1.11
Sintesi del contributo	Pagina 107, 4° punto dell'elenco puntato iniziato nella pagina precedente: aggiungere dopo "precisamente motivate." Le parole: "In particolare sarà opportuno tenere nella dovuta considerazione i cittadini residenti all'interno della ZTL Cerchia dei Bastioni, attraverso l'applicazione di strumenti di esenzione e agevolazione che ne salvaguardino le necessità di spostamento e di sosta, in specie negli orari in cui sia meno agevole trovare alternative al veicolo privato e in funzione comunque di una riduzione dei tempi e delle distanze di attraversamento, onde non inficiare i benefici del provvedimento."
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Road Pricing
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto richiede di inserire nel documento di aggiornamento del piano espliciti riferimenti alla definizione di eventuali esenzioni o agevolazioni per i residenti all'interno della ZTL a pagamento, tali indicazioni sono invece demandate al provvedimento attuativo, che sarà assunto dalla Giunta Comunale al termine del periodo sperimentale in corso.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ1.14
Sintesi del contributo	Pagina 108, paragrafo che inizia con "Al fine di promuovere l'uso dei veicoli a minor impatto ambientale". Aggiungere dopo le parole "sia su strada" le parole "(unicamente con struttura non dissimile dagli attuali distributori di carburante)"
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità sostenibile
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto fa riferimento ad aspetti relativi a fasi successive, attinenti alla programmazione attuativa.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ1.19
Sintesi del contributo	Pagina 115, dopo il paragrafo "La regolamentazione sarà attuata..." aggiungere un ulteriore paragrafo: "è fondamentale porre in essere un'azione incisiva e continuativa per la dissuasione della sosta abusiva, anche attraverso la realizzazione di manufatti che impediscano la sosta nelle aree di divieto. Tale azione deve assumere carattere di particolare incisività nelle aree dedicate alla pedonalità, quali piazze, sagrati, ecc.."
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto il contenuto non è di competenza del PGTU ma attiene alle fasi attuative e di progettazione degli interventi di eventuale protezione degli ambiti pedonali e degli spazi urbani a pedonalità privilegiata.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ2.05
Sintesi del contributo	Inserire alla pagina 92 dello Stato Attuazione e Aggiornamento PGTU nelle Zone a Traffico Limitato e Aree a pedonalità privilegiata (punto 5.1.1) anche la chiusura al traffico motorizzato del Ponte Vecchio di Gorla.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	ZTL e Aree a Pedonalità Privilegiata
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, La specificità della richiesta non è coerente con la scala di programmazione del Piano in adozione. Valutazioni puntuali potranno essere effettuate nel quadro del processo di attuazione della contigua Zona 30 "Governo Provvisorio" (Cfr Paragrafo 5.1.1)
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ2.07
Sintesi del contributo	Inserire la seguente modifica di viabilità: senso unico nella via Chioggia da viale Monza verso via Malvestiti fino all'incrocio della via Jean Jaures con le vie Grado e Rovigno.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Rete stradale
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, In quanto l'individuazione di specifici interventi di modifica della disciplina della circolazione attiene allo sviluppo delle fasi attuative del piano nelle quali si terrà in conto di quanto indicato.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ2.08
Sintesi del contributo	A pag 103-104, nel paragrafo 3 del punto 5.1.2 "Mobilità ciclistica", a seguito dell'ultimo punto ove viene specificata la strategia delle linee di azione, inserire il seguente punto: Ogni piano di intervento, precedentemente alla sua attuazione, sarà valutato e deliberato dal Consiglio di Circoscrizione corrispondente alla zona nella quale verrà realizzato il progetto. Ogni osservazione e richiesta di modifica deliberata dal Consiglio di Zona sarà presa in esame con la massima attenzione dei tecnici, con la priorità di trovare una soluzione al fine di effettuare la modifica richiesta.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Generale
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto, pur nel rispetto della più ampia partecipazione alle scelte, le modalità di partecipazione alle decisioni delle zone di decentramento non sono oggetto del PGTU.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ3.03
Sintesi del contributo	Scorporare l'area all'interno dei confini di Zona 3 incluso nel sottoambito 30 della sosta regolamentata, e includerla nel sottoambito 15.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, L'intervento indicato, attiene alle modalità di attuazione della strategia della regolamentazione della sosta con valenza puntuale, non è pertanto congruente con il differente livello di dettaglio del PGTU. L'indicazione sarà quindi valutata in altra sede.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ5.04
Sintesi del contributo	Si sottolinea l'urgenza della messa in sicurezza della Via dei Fontanili, già considerata all'interno dell'isola ambientale Morivione inserita nel PGTU
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5

Tema oggetto del contributo	Zone 30
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, La specificità della richiesta non è coerente con la scala di programmazione del Piano in adozione. Valutazioni puntuali verranno effettuate nel quadro del processo di attuazione della Zona 30 "Morivione" in fase di progettazione (Cfr Paragrafo 5.1.1)
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. parte/tema	CDZ6.01
Sintesi del contributo	Realizzazione di Zona 30 nell'area compresa tra Viale Faenza, Viale Famagosta, l'autostrada A7, Via Cascina Bianca e Via Campari (in particolare per quartieri S. Ambrogio 1 e 2, Mazzolari, Teramo), Via Danusso e Via De Finetti, comprendendo anche Via Bardolino.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone 30
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, lo stesso infatti inquadra un esteso territorio caratterizzato diffusamente da strade interessate dalla presenza di trasporto pubblico sulle quali non si prevede la realizzazione di zone 30. Eventuali criticità puntuali, tuttavia da definire poiché non esplicitate nel contributo, potranno essere valutate nelle fasi di attuazione del piano e definite in base ad un criterio di priorità che terrà in considerazione la sicurezza, l'attrattività pedonale e le componenti di traffico.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ6.04
Sintesi del contributo	Si segnala la necessità di intervenire per consentire l'attraversamento dei pedoni in sicurezza della Via Gonin, all'altezza dei civici 25/28 consentendone anche l'attraversamento veicolare Si segnala altresì la pericolosità dell'incrocio Lorenteggio/Primaticcio. Si suggerisce una rotonda Si segnala la pericolosità degli attraversamenti di Primaticcio, altezza Brasilia (fermata bus) e altezza Arzaga
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

Tema oggetto del contributo	Sicurezza
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, La specificità della richiesta non è coerente con la scala di programmazione del Piano in adozione. Valutazioni puntuali potranno essere effettuate in altra sede in relazione alla programmazione puntuale di interventi di messa in sicurezza delle intersezioni con riferimento alle priorità desunte dalla rilevazione degli indici di incidentalità
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ7.03
Sintesi del contributo	Gli ambiti per la sosta, identificati con gli attuali numeri, provocano confusione in molti casi con le zone di decentramento, si propone di ipotizzare una individuazione coerente con la numerazione dei NIL previsti dal PGT.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto attiene a modalità operative di attuazione
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ7.04
Sintesi del contributo	Si conferma la volontà a proseguire con il ripristino delle aree verdi a prato o arbusti nelle parti alberate delle strade, ove occupate da sosta irregolare anche nelle situazioni ove questa si è consolidata a causa di una inopportuna tolleranza.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, L'intervento indicato, non attiene alle competenze del PGTU. L'indicazione potrà essere valutata in altra sede.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Valutazione non positiva dei contributi per non competenza del PGTU

n. contributo	CDZ1.4
Sintesi del contributo	Pagina 103. Aggiungere, sempre nel medesimo punto, prima dell'ultimo paragrafo, un ulteriore paragrafo: "Saranno realizzati anche interventi di segnalazione di itinerari pedonali, con indicazione dei tempi e/o delle distanze pedonali tra i luoghi della città. Queste segnalazioni non dovranno comunque creare un incremento del numero di pali lungo i marciapiedi ma, anzi, sarà portato avanti un generale processo di razionalizzazione della segnaletica verticale in direzione di una graduale depalificazione".
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Itinerari pedonali
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo. In quanto il tema trattato non è di competenza del PGTU ma di eventuali progetti e interventi specifici di segnaletica turistica la cui competenza ricade in altri ambiti
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ1.7
Sintesi del contributo	A pagina 104, aggiungere all'ultimo punto dell'elenco puntato che termina con "diffondere la cultura della mobilità ciclistica" le parole "anche attraverso sistemi di incentivazione che colleghino le tessere per il Bike Sharing alle offerte culturali della città".
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Mobilità ciclistica
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo In quanto il contenuto esula dalle competenze del PGTU
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ1.15
Sintesi del contributo	Pagina 111, Paragrafo 5.2.2.1 Infrastrutture previste. Come ultimo punto dell'elenco "Unitamente a quanto sopra..." aggiungere: "Ripristino della linea tranviaria 20, anche in funzione turistica" e, come altro punto, "Inserimento di una nuova linea, su cui utilizzare veicoli elettrici, che serva la ZTL Sarpi percorrendo la medesima via o una sua parallela".
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo in quanto il PGTU non ha competenza in merito all'istituzione e/o modifica di linee di trasporto pubblico locale. L'introduzione di nuovi servizi è invece di competenza del Programma Triennale dei Servizi di Trasporto Pubblico (PTS).
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ1.16
Sintesi del contributo	Pagina 111, Paragrafo 5.2.2.2 Evoluzione della flotta. Aggiungere, alla fine del paragrafo, la seguente frase: "Va valutato anche l'acquisto di una flotta di veicoli elettrici per il loro utilizzo in alcune aree della città, soprattutto Zone a Traffico Limitato o similari."
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo in quanto il rinnovo della flotta nell'ottica del miglioramento delle prestazioni ambientali, è già oggetto del contratto di servizio con il gestore del servizio di TPL entro i confini del capitolato di gara e nel rispetto degli impegni assunti nel contratto, che ha validità settennale.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ1.20
Sintesi del contributo	<p>Pagina 115, paragrafo che comincia con "Con riferimento al PUP Vigente" si chiede l'eliminazione della parola "Montello" dal secondo punto dell'elenco, in coerenza con la delibera 232/2011 del Consiglio di Zona 1.</p> <p>Pagina 115, ultimo punto dell'elenco puntato, al termine della frase aggiungere; "in particolare vanno stralciate dal vigente PUP le aree Castello\Lanza, Montello (unico in soprasuolo), Paleocapa, Baracca, San Vittore, Morandi, Palestro, Oberdan, Fatebenesorelle, Cavour", in coerenza con le delibere 232/2011, 167/2012 e 177/2012 del Consiglio di Zona 1.</p>
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta in struttura
Esame/Valutazione	<p>Valutazione non positiva del contributo.</p> <p>Il PGTU non ha competenza in merito alla localizzazione di parcheggi in struttura e al loro stralcio. Tale competenza è infatti in capo ad altro strumento di programmazione, il PUP. Gli elenchi riportati al Paragrafo 5.4.2 sono esclusivamente riconducibili allo stato delle procedure in corso e verificati dal Settore competente.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ2.03
Sintesi del contributo	Realizzare il collegamento stradale da via Gassman a via Platone.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Rete stradale
Esame/Valutazione	<p>Valutazione non positiva del contributo</p> <p>La previsione e realizzazione di nuove opere infrastrutturali non attiene alle competenze del PGTU.</p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ3.09
Sintesi del contributo	Includere largo Rio de Janeiro, qualora ne fosse confermata la realizzazione, nell'elenco dei parcheggi in struttura da realizzare nell'orizzonte temporale di piano.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

Tema oggetto del contributo	Sosta in struttura
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo. Il PGTU non ha competenza in merito. Gli elenchi riportati al Paragrafo 5.4.2 sono esclusivamente riconducibili allo stato delle procedure in corso e verificati dal Settore competente.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ3.10
Sintesi del contributo	Prevedere in tempi brevi e certi la riqualificazione delle piazze antistanti le stazioni ferroviarie con aree verdi e aree dedicate ai capilinea dei mezzi di trasporto pubblico urbano ed extraurbano, con particolare attenzione alla piazza Monte Titano (stazione FS Lambrate) e alla necessità di attestare i capilinea delle linee extraurbane ai confini della città e comunque all'esterno del rilevato ferroviario ove esistente.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto nel testo del PGTU è stato previsto un apposito paragrafo dedicato alle aree di interscambio con il mezzo pubblico, finalizzato, tra l'altro alla riorganizzazione degli attestamenti dei bus extraurbani e di media/lunga percorrenza, il cui iter procedurale per la realizzazione è in fase avanzata. L'individuazione di ulteriori località, che verrà definita in ottica di complessivo ridisegno dell'accessibilità (anche ferroviaria) all'area metropolitana, viene demandata al PUM dove saranno inoltre individuate, come indicato nel testo del PGTU, aree da destinare all'interscambio pubblico-pubblico.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ3.11
Sintesi del contributo	Istituire, per tutti i parchi e le aree verdi comunali, il divieto di circolazione al traffico privato
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Rete stradale
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto la richiesta trova già riscontro nello specifico regolamento comunale d'uso del verde comunale ART 7

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. contributo	CDZ5.02
Sintesi del contributo	La realizzazione del prolungamento del 24 fino ai confini del Comune di Milano con Noverasco di Opera
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, in quanto il PGTU prende atto della programmazione delle infrastrutture definite in altri strumenti pianificatori. L'estensione delle infrastrutture non è quindi oggetto del piano in quanto viene demandata al Piano Urbano della Mobilità.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ5.06
Sintesi del contributo	Via Ascanio Sforza si chiede di mantenere l'apertura al traffico per evitare ripercussioni sul trasporto pubblico in San Gottardo.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Rete stradale
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo, perché l'aggiornamento del PGTU non prevede alcun intervento specifico riguardante la via Ascanio Sforza, non è pertanto possibile inserire la precisazione richiesta.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ7.01
Sintesi del contributo	È opportuno prevedere una congruenza tra le isole ambientali e i NIL (Nuclei d'Identità Locale) del P.G.T. per numerazione e definizioni

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Isole Ambientali
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo Le isole ambientali sono definite dalle Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico cui il PGTU e relativo aggiornamento si sono attenuti. Un'eventuale variazione della perimetrazione dei Nil non è di competenza del PGTU. Gli aspetti di carattere lessicale non hanno rilevanza ai fini del piano
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ9.01
Sintesi del contributo	Venga tenuto conto delle proposte indicate nel Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PMS 9) approvato dal consiglio di Zona con deliberazione n. 283 del 20/09/2012
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Generico
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo In quanto le proposte contenute nel documento indicato verranno prese in considerazione nella formazione del Piano Urbano della Mobilità (PUM) per il quale sono appunto state elaborate quale contributo dalla Zona.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ9.02
Sintesi del contributo	Vengano previste soluzioni definitive per il parcheggio di interscambio Bignami
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo in quanto nel testo del PGTU è stato previsto un apposito paragrafo dedicato alle aree di interscambio con il mezzo pubblico, il cui iter procedurale per la realizzazione è in fase avanzata. L'individuazione di

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

	ulteriori località, che verrà definita in ottica di complessivo ridisegno dell'accessibilità (anche ferroviaria) all'area metropolitana, viene demandata al PUM
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	
n. contributo	CDZ9.03
Sintesi del contributo	In aggiunta alle zone 30 individuate dal PGTU vengano previste ulteriori aree da realizzare con segnaletica secondo le indicazioni del PMS 9
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone 30
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo perché gli ambiti proposti quali Zone 30, indicati nel documento citato (Piano della Mobilità Sostenibile di Zona 9), elaborato dal Consiglio di Zona, insistono su un territorio rispetto al quale le valutazioni viabilistiche sono particolarmente complesse, a fronte delle decisioni sulla rete stradale assunte in occasione della redazione del Piano di Governo del Territorio. La protezione degli ambiti locali in tale comparto, infatti, non può essere disgiunta dalla valutazione di un nuovo quadro dell'offerta di infrastrutture che però non attengono al PGTU. Si ritiene pertanto necessario che le indicazioni elaborate in tale contributo della Zona siano rinviate al PUM (Piano Urbano della Mobilità)
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Valutazione non positiva dei contributi in quanto eccedenti la capacità realizzativa del PGTU

n. contributo	CDZ1.10
Sintesi del contributo	Pagina 107, primo capoverso, continuazione del 3° punto dell'elenco puntato: aggiungere dopo "salvaguardia dell'ambiente urbano;" le parole: "In ottemperamento del referendum consultivo già citato, si opererà in modo da favorire, attraverso l'estensione delle zone pedonali, la progressiva chiusura al traffico veicolare privato non residenziale del centro storico;".
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Road Pricing
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo Dal momento che il documento di aggiornamento del PGTU elenca gli interventi di ZTL ed Aree Pedonali programmabili secondo i criteri di attuabilità indicati nella stessa relazione di piano. Attuazioni estese ad aree vaste, come richiesto dal contributo, potranno essere riconsiderati nel Piano Urbano della Mobilità.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ3.01
Sintesi del contributo	Prevedere interventi di limitazione della velocità in tutte le strade secondarie caratterizzate dalla presenza di Scuole, Centri di Aggregazione e Servizi Socio Sanitari.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone 30
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo In quanto il documento di aggiornamento del PGTU individua in diverse sue parti le aree e le località in cui intervenire con azioni di riduzione della velocità del traffico veicolare, basandosi su criteri di attuabilità indicati nella stessa relazione di piano. Attuazioni estese alla generalità degli attrattori, come richiesto dal contributo, sebbene in linea teorica coerenti con le strategie di piano, non sono invece coerenti con le capacità di spesa dell'Amministrazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

n. contributo	CDZ3.04
Sintesi del contributo	Attuare, sulle strade locali di quartiere, interventi sistematici per l'eliminazione del doppio senso di circolazione con contestuale istituzione di aree "zone 30" al fine di poter realizzare zone di "sosta a lisca di pesce", percorsi ciclistici e conseguentemente eliminazione del traffico di attraversamento.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone 30
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo In quanto il documento di aggiornamento del PGTU individua in diverse sue parti le aree e le località in cui intervenire con azioni di riduzione della velocità del traffico veicolare, basandosi su criteri di attuabilità indicati nella stessa relazione di piano. Attuazioni estese alla generalità delle strade locali e di quartiere, come richiesto dal contributo, sebbene in linea teorica coerenti con le strategie di piano, non sono invece coerenti con le capacità di spesa dell'Amministrazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ3.08
Sintesi del contributo	Estendere l'adozione del "preferenziamento semaforico" a tutte le corsie preferenziali con particolare attenzione alla nuova corsia preferenziale con particolare attenzione alla nuova corsia preferenziale delle 92.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo in quanto nel documento si indica che l'Amministrazione intende proseguire nello sviluppo del preferenziamento semaforico, demandando a specifici studi di fattibilità la scelta degli interventi da realizzare in priorità. Attuazioni estese alla generalità delle corsie riservate, come richiesto dal contributo, sebbene in linea teorica coerenti con le strategie di piano, non sono invece coerenti con le capacità di spesa dell'Amministrazione.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Valutazione non positiva dei contributi in quanto non coerenti con le strategie del PGTU

n. contributo	CDZ1.02
Sintesi dell'contributo	Pagina 103. Paragrafo "In aggiunta agli interventi suddetti...". Dopo la frase "...Piazza Castello, Via Mercato" aggiungere "e regolamentazione delle vie limitrofe all'attuale ZTL Garibaldi"
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	ZTL ed Aree a Pedonalità privilegiata
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo in quanto la richiesta ha carattere troppo generico nella definizione dell'intervento.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	GDZ1.03
Sintesi del contributo	Pagina 103. Prima del paragrafo "Al fine di garantire la massima accessibilità..." aggiungere il seguente paragrafo: "Sarà inoltre posta in atto una generale valutazione della temporizzazione semaforica, onde prevedere, in specie nel centro storico, nelle Zone 30, nelle Zone a Traffico Limitato e a pedonalità privilegiata nonché nelle loro immediate vicinanze, una prassi che favorisca i pedoni rispetto ai flussi automobilistici".
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone a Traffico Limitato e Aree a Pedonalità Privilegiata
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo In quanto la richiesta di finalizzare gli studi per la fasatura semaforica esclusivamente alla regolamentazione degli accessi alle delle strade caratterizzate da provvedimenti per la limitazione della velocità o della quota di traffico non è coerente con lo schema generale di regolazione semaforica. Tali strategia è infatti espressa ai paragrafi 5.3.2 e 5.1.1 i quali recitano rispettivamente: <i>"Saranno inoltre effettuati studi di dettaglio finalizzati all'ottimizzazione della regolazione semaforica, comprendenti analisi rispetto al miglioramento delle condizioni di sicurezza al nodo, sia per quanto</i>

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

	<p><i>riguarda l'attraversamento dei pedoni, sia in relazione alla regolazione semaforica nelle ore notturne, sia infine all'estensione della segnalazione sonora per non vedenti.</i></p> <p><i>"Saranno altresì effettuate valutazione di dettaglio su singoli attraversamenti e itinerari pedonali finalizzate alla individuazione di interventi volti alla mitigazione di situazioni di potenziale pericolosità, anche -e non solo- facendo riferimento alle analisi di incidentalità svolte."</i></p>
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ1.09
Sintesi del contributo	A pag. 106, 2° punto dell'elenco puntato: aggiungere dopo "da esso determinate;" le parole: "è opportuno che le classi veicolari sottoposte a divieto di accesso siano le medesime per le quali è in vigore tale divieto secondo le normative regionali, onde garantire ai cittadini una più agevole comprensione dei provvedimenti in atto;"
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Road Pricing
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo perché la strategia indicata nel piano, nell'ottica di obiettivi più stringenti in termini di riduzione di emissioni da traffico, prevede all'interno della ZTL Cerchia dei Bastioni l'applicazione di limiti emissivi per le classi veicolari più restrittivi rispetto a quanto attualmente definito dalla normativa regionale.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	GDZ3.06
Sintesi del contributo	Disincentivare l'aumento del numero di auto per abitante tramite l'introduzione di tariffe progressive per l'erogazione dei pass della sosta residenziale, lasciandone gratuito uno per nucleo familiare.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Sosta su strada

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo in quanto il trend di riduzione del tasso di motorizzazione indicato nelle analisi sullo stato di attuazione del PGTU indica un decremento che porta a confermare l'attuale modalità di regolamentazione a favore dei residenti. Una eventuale modifica di tale impostazione, nella direzione dell'introduzione di tariffe di sosta residenziale, è demandata ad un momento successivo alla verifica delle ulteriori attuazioni previste nel presente aggiornamento.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ3.07
Sintesi del contributo	Non dare attuazione all'eventuale cambio uso della corsia preferenziale dei tram in viale Regina Giovanna, viale senza problemi di fluidificazione di traffico, per l'elevato costo dell'operazione, soprattutto se pensata per la fruizione da parte dei TAXI e prevedere, piuttosto, la creazione di corsia preferenziale per i mezzi pubblici in viale Tunisia.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Trasporto pubblico
Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo in quanto nel documento è indicato che l'eventuale cambio d'uso della corsia di viale Regina Giovanna, dovrà essere verificato in ragione delle caratteristiche geometriche delle carreggiate, della presenza delle alberature, inoltre dovrà trovare riscontro negli strumenti di programmazione anche economica, e verrà verificata anche sotto l'aspetto della compatibilità ambientale, nel quadro del processo di monitoraggio degli indicatori individuati dal Rapporto Ambientale. Inoltre risulta già prevista nel testo l'introduzione di corsia riservata in viale Tunisia.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

n. contributo	CDZ4.01
Sintesi del contributo	Si ritiene opportuno rinviare l'istituzione della Zona 30 lungo l'asse Morosini/Fiamma, per attuali problemi di traffico nelle vie limitrofe.
Documento e/o capitolo specifico oggetto del contributo	Stato di attuazione e aggiornamento del PGTU, Capitolo 5
Tema oggetto del contributo	Zone 30

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

Esame/Valutazione	Valutazione non positiva del contributo in quanto gli effetti derivanti dall'attuazione dell'intervento sono stati valutati, con esito positivo, nell'ambito del processo di Valutazione Ambientale Strategica. Le successive fasi di attuazione del piano, nel dettaglio, valuteranno le soluzioni di regolamentazione della disciplina della circolazione e di riorganizzazione delle intersezioni, lungo l'asse e nelle vie limitrofe, necessari affinché l'intervento non produca effetti negativi.
Riferimento a capitolo/paragrafo specifico e relativa proposta di modifica e/o integrazione	

Adozione definitiva dell'Aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano
Valutazione dei contributi pervenuti dai Consigli di Zona

