

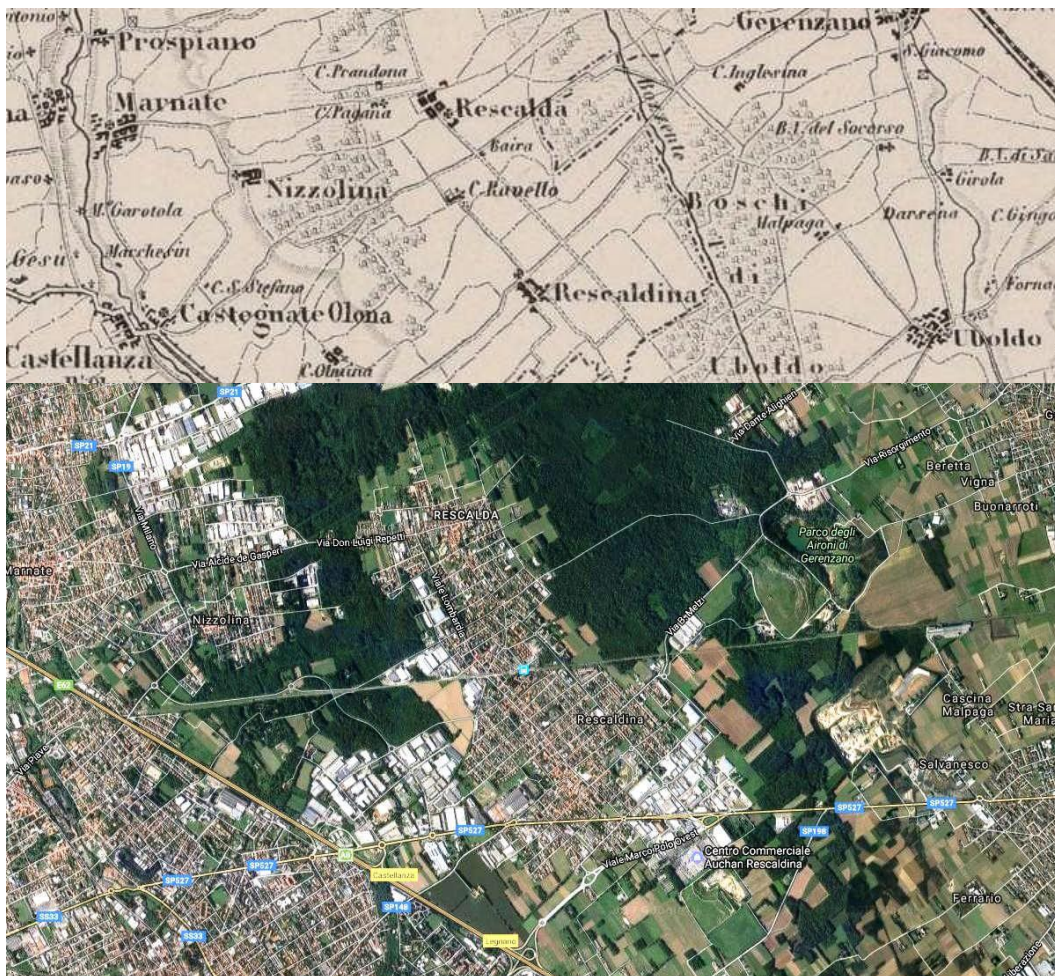


COMUNE DI RESCALDINA

## AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA  
(SCOPING)

# RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE



10 Febbraio 2017

**CENTRO  
STUDI  
TRAFFICO**

20123 MILANO Via C. Correnti, 21  
Tel. 02.8376589 - Fax 02.89429091



Colin Buchanan Award for  
Innovation in Transport



**COMUNE DI RESCALDINA**

AGGIORNAMENTO DEL  
**PIANO URBANO DEL TRAFFICO**

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA  
(SCOPING)

**RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE**

AUTORITA' PROCEDENTE PER LA VAS

Ing. Lucia Elena Zarini  
responsabile dell'area 5 – “Governo del  
territorio” del Comune di Rescaldina

AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS

Alessandra dall'Orto  
Responsabile dell'Area 3  
“Polizia Locale e Attività Economiche”.

STUDIO INCARICATO

Centro Studi Traffico  
Ing. Michele Minoja

CONSULENTE PER LA VAS

Arch. Pala Piera Simonetta

## INDICE DEI CONTENUTI

### 1. PREMESSA

### 2. INTRODUZIONE ALLA VAS

- 2.1 Riferimenti normativi
- 2.2 Finalità e contenuti della VAS
- 2.3 Soggetti interessati
- 2.4 La fase di scoping
- 2.5 Il percorso metodologico: le fasi della VAS

### 3. OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

- 3.1 I passaggi fondamentali nella redazione del PUT

### 4. SCHEMA INTEGRATO PUT/VAS - ARTICOLAZIONE DEL LAVORO

- 4.1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping)
- 4.2 Analisi di coerenza esterna
- 4.3 Stima degli effetti ambientali
- 4.4 Selezione degli indicatori
- 4.5 Valutazione delle alternative di piano
- 4.6 Analisi di coerenza interna
- 4.7 Progettazione del sistema di monitoraggio
- 4.8 Redazione del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica

### 5. LA VAS DI RESCALDINA

- 5.1 Soggetti interessati
- 5.2 Iter procedurale per la VAS del PUT

### 6. LA REALTA' DI RESCALDINA

- 6.1 Inquadramento territoriale
- 6.2 I dati a disposizione
- 6.3 Criticità rilevate

### 7. PANORAMA DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE AMBIENTALE

- 7.1 Unione Europea
- 7.2 Regione Lombardia
- 7.3 Comune di Rescaldina

## **8. I TEMI DEL PUT**

- 8.1** Ridurre il traffico e la congestione
- 8.2** La riduzione degli incidenti stradali
- 8.3** La riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico, risparmio energetico.
- 8.4** Soddisfare la domanda di sosta
- 8.5** Il miglioramento delle condizioni di circolazione dei mezzi di trasporto pubblico
- 8.6** Incentivare la mobilità pedonale e ciclabile

## **9. PROPOSTA SINTETICA DELL'INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

## **1. PREMESSA**

Il Comune di Rescaldina ha affidato al Centro Studi Traffico l'incarico per l'aggiornamento del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) del comune di Rescaldina e per redigere i documenti da utilizzarsi in sede di procedura di Valutazione d'Impatto Strategica (VAS).

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è una procedura di carattere preventivo ed ha l'obiettivo di valutare la compatibilità ambientale dei piani o programmi, attraverso delle considerazioni di natura ambientale al fine di valutarne gli effetti prima della loro approvazione, durante e al termine della loro validità.

In base allo schema procedurale della VAS definito negli "indirizzi generali" della Regione Lombardia, è prevista una prima fase di preparazione e orientamento che consiste nello svolgimento delle considerazioni preliminari necessarie a stabilire la portata e le necessità conoscitive del Piano/Programma (P/P).

## **2. INTRODUZIONE ALLA VAS**

### **2.1 Riferimenti normativi**

La Regione Lombardia, con l'articolo 4 della legge regionale per il governo del territorio n. 12 del 11 marzo 2005, ha introdotto nel proprio ordinamento legislativo lo strumento della Valutazione Ambientale VAS.

In particolare, al comma 2 del suddetto articolo si stabilisce che al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, la Regione e gli enti locali, provvedono alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall'attuazione dei predetti piani e programmi e sono sottoposti alla valutazione il piano regionale, i piani territoriali regionali d'area e i piani territoriali di coordinamento provinciali, il documento di piano, nonché le varianti agli stessi.

Gli indirizzi generali per la valutazione ambientale dei piani e gli ulteriori adempimenti in attuazione della direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo sono stati recepiti dalla Regione Lombardia il 13 Marzo 2007 con atto n.VIII/351.

Con successiva Deliberazione della Giunta Regionale 27 Dicembre 2007, n.8/6420, è stata deliberata la "determinazione delle procedure per la Valutazione Ambientale di piani e programmi – VAS – con relativi modelli metodologici (pubblicazione sul BURL n. 4 del 24 gennaio 2008).

La Giunta Regionale ha recentemente verificato i procedimenti di VAS approvando, con DGR n. 9/761 del 10/11/2010 i nuovi modelli metodologici-procedurali e organizzativi della valutazione ambientale di piani e programmi – VAS.

### **2.2 Finalità e contenuti della VAS**

La fase di scoping costituisce un momento preliminare all'effettiva attuazione del processo di valutazione degli impatti ambientali potenzialmente generati dai Piani/Programmi.

Lo scoping si colloca immediatamente a valle della fase di orientamento iniziale, ed è necessario per la definizione della metodologia procedurale. L'obiettivo di questa fase è quello di definire l'influenza del Piano sul territorio sia a livello locale che sovracomunale nonché di acquisire elementi utili per un quadro conoscitivo condiviso, indispensabili ad una corretta valutazione degli effetti di ogni singola azione.

Il contributo atteso è rappresentato dalle eventuali osservazioni e dalle proposte di integrazioni della fase preliminare di elaborazione, con particolare riguardo ai dati ed agli indicatori che verranno utilizzati per descrivere lo stato del sistema ambientale, agli orientamenti e agli obiettivi generali indicati, alle metodologie di valutazione proposte.

Il D.Lgs. 4/08 definisce questa fase come “analisi preliminare dei potenziali effetti del piano” e prevede la redazione di un apposito documento su cui avviare il confronto con i soggetti competenti in materia ambientale.

La Direttiva 42/2001/CE, all'art. 5, stabilisce che le autorità che per le loro specifiche competenze, possono essere interessate agli effetti sull'ambiente dovuti all'applicazione dei P/P, devono essere consultate al momento della decisione sulla natura e sulla portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale, nonché sul livello di dettaglio delle informazioni stesse. Dal livello comunitario a quello regionale, viene dunque ribadita l'importanza che è necessario effettuare la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territorialmente interessati a partire dalla fase preparatoria del P/P.

Nello specifico i criteri e gli indirizzi regionali stabiliscono che nella fase di preparazione e orientamento, oltre a dare pubblico avvio alla procedura di VAS, è necessario:

- Individuare l'autorità competente per la VAS e l'autorità procedente;
- Individuare un percorso metodologico e procedurale, stabilendo le modalità della collaborazione, di informazione e di comunicazione, le forme di consultazione da attivare, i soggetti con specifiche competenze ambientali, ove necessario anche transfrontaliere, e il pubblico da consultare;
- Verificare le interferenze con i Siti Rete Natura 2000 (SIC/ZPS);
- Definire l'ambito di influenza del P/P e la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale;
- Redigere il Documento di Scoping;
- Dare avvio al confronto tra i soggetti interessati dal P/P e indire la prima Conferenza di valutazione.

### 2.3 Soggetti interessati

La delibera n. VIII/351 del 13 Marzo 2007 individua i soggetti che partecipano alla VAS:

- **il proponente**, ossia la pubblica amministrazione o il soggetto privato, che elabora il piano o il programma da sottoporre alla valutazione ambientale;
- **l'autorità procedente**, ossia la pubblica amministrazione che attiva le procedure di redazione e di valutazione del piano/programma (nel

caso in cui il proponente sia una pubblica amministrazione, l'autorità procedente coincide con il proponente, mentre nel caso in cui il proponente sia un soggetto privato, l'autorità procedente e la pubblica amministrazione che recepisce il piano o il programma, lo adotta e lo approva);

- **l'autorità competente per la VAS**, ossia l'autorità con compiti di tutela e valorizzazione ambientale, individuata dalla pubblica amministrazione, che collabora con l'autorità procedente/proponente nonché con i soggetti competenti in materia ambientale, al fine di curare l'applicazione della direttiva e degli indirizzi definiti nella delibera regionale;
- **i soggetti competenti in materia ambientale, e gli enti territorialmente interessati**, ossia le strutture pubbliche competenti in materia ambientale e della salute per livello istituzionale, o con specifiche competenze nei vari settori, che possono essere interessati dagli effetti dovuti all'applicazione del piano/programma sull'ambiente;
- **il pubblico**, ossia una o più persone fisiche o giuridiche e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi, che soddisfino le condizioni incluse nella Convenzione di Aarhus e delle direttive 2003/4/CE e 2003/35/CE.

La redazione del rapporto ambientale spetta al proponente o all'autorità procedente e costituisce parte integrante del piano o del programma proposto, accompagnandone l'intero processo di elaborazione ed approvazione. Nel rapporto ambientale devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi sull'ambiente che potrebbero derivare dall'attuazione del piano o del programma proposto, oltre alle ragionevoli proposte progettuali alternative.

Dopo un'ulteriore fase di consultazione con i soggetti competenti in materia ambientale e questa volta anche con il pubblico interessato, l'autorità competente avvia le attività tecnico-istruttorie, acquisisce e valuta tutta la documentazione presentata e le osservazioni derivanti dalle precedenti consultazioni, ed esprime il proprio parere motivato, ovvero, il provvedimento di valutazione del piano o programma in esame con eventuali prescrizioni.

Il piano o programma, il rapporto ambientale, il parere motivato e la documentazione acquisita dalle consultazioni, sono quindi trasmessi all'ente competente per l'adozione o approvazione del piano o programma proposto.

La decisione finale in merito, è pubblicata nella gazzetta ufficiale della repubblica italiana o nel bollettino ufficiale della regione o provincia



autonoma competente con l'indicazione della sede ove si possa prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto di istruttoria.

A conclusione dell'iter procedurale della VAS, l'autorità procedente in collaborazione con l'autorità competente, avvia la fase di monitoraggio.

## **2.4 La fase di scoping**

La fase di scoping avvia la procedura VAS o in conseguenza di un provvedimento di verifica che assoggetta il piano o programma proposto alla procedura in esame, o direttamente in caso di piani o programmi espressamente soggetti a VAS a norma di legge.

La fase di scoping inizia con la redazione, a cura del proponente o dell'autorità procedente, del rapporto preliminare sui possibili impatti significativi sull'ambiente che potrebbero derivare dall'approvazione del piano o programma proposto.

Con la trasmissione del rapporto preliminare all'autorità competente, si avviano di fatto le consultazioni con la predetta autorità e con i soggetti competenti in materia ambientale. Salvo diversi accordi tra le parti, la fase di consultazione si conclude entro 90 giorni dalla trasmissione del rapporto preliminare.

Obiettivo delle consultazioni è l'analisi dei contenuti del rapporto preliminare al fine di formulare eventuali richieste di approfondimento e definire quindi il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel successivo rapporto ambientale che darà quindi atto delle consultazioni effettuate e ne recepirà le richieste.

Il rapporto preliminare rappresenta l'elaborato tecnico prodotto nell'ambito della fase di scoping per fornire all'autorità competente una prima valutazione sui possibili impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'adozione del piano o programma in esame.

I contenuti del rapporto preliminare spaziano dalle informazioni generali sul piano o programma proposto, all'analisi dei potenziali impatti significativi sull'ambiente; a completamento del quadro di analisi e valutazione, il rapporto preliminare conterrà in aggiunta:

l'individuazione delle ragionevoli alternative progettuali relative al piano o programma proposto che saranno oggetto di valutazione nel successivo rapporto ambientale.

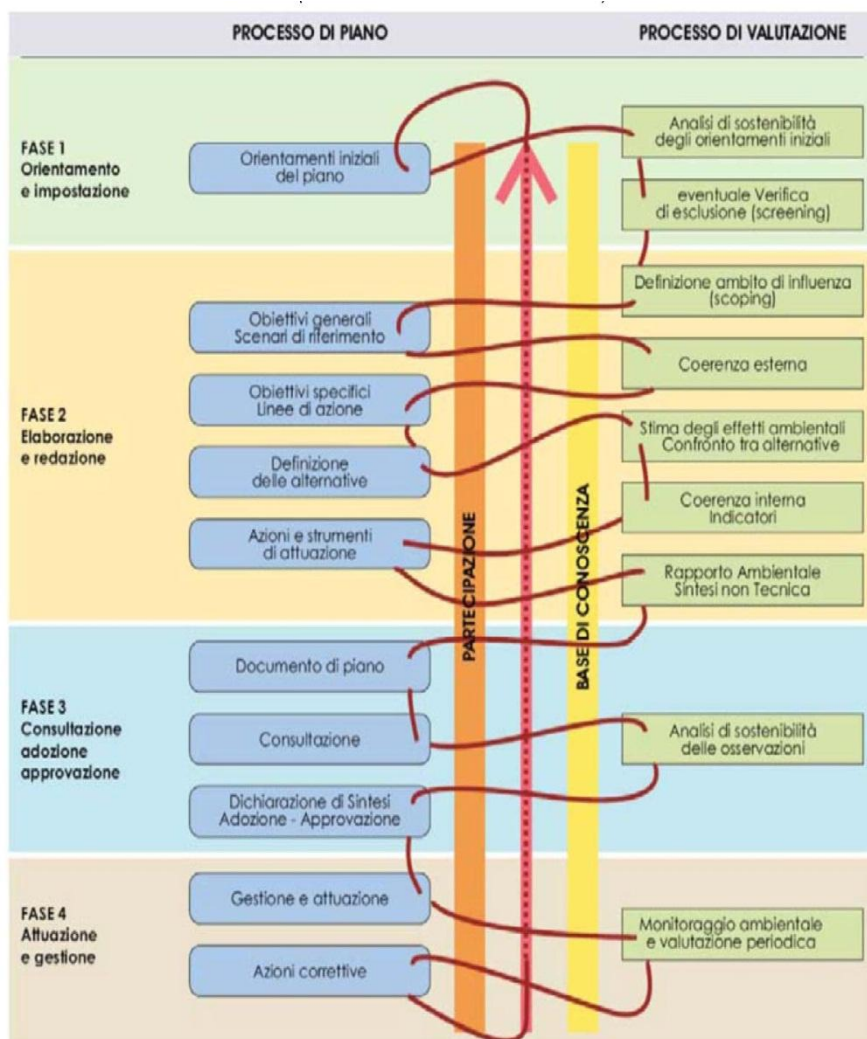
## 2.5 Il percorso metodologico: le fasi della VAS

La Valutazione Ambientale del PUT è articolata secondo il processo metodologico procedurale di seguito riportato, e coerente con quanto disposto dalla DGR VIII/6420. Il processo sarà così articolato:

Vengono definite quattro fasi metodologiche per la procedura di VAS, stabilite secondo una logica di integrazione tra il percorso di formazione del P/P e l'attività di valutazione ambientale dello stesso.

Le quattro fasi vengono di seguito elencate e sono schematizzate nella seguente figura (Figura 1):

- orientamento e impostazione;
- elaborazione e redazione;
- consultazione, adozione e approvazione;
- attuazione, gestione e monitoraggio.



Schema metodologico della VAS (fonte: Progetto ENPLAN, Linee guida 2004)

L'integrazione della dimensione ambientale nei P/P deve essere effettiva, a partire dalla fase di Impostazione fino alla sua attuazione e revisione, sviluppandosi durante tutte le fasi principali del ciclo di vita del P/P

Gli Indirizzi definiscono inoltre il quadro di riferimento per l'attuazione della procedura di valutazione Ambientale dettagliano la sequenza delle fasi e il raccordo tra processo di Piano e processo di VAS

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

Schema generale – Valutazione Ambientale VAS

Fase del P/P	Processo di P/P	Valutazione Ambientale VAS
<b>Fase 0 Preparazione</b>	P0.1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0.2 Incarico per la stesura del P/P P0.3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0.1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0.2 Individuazione autorità competente per la VAS
<b>Fase 1 Orientamento</b>	P1.1 Orientamenti iniziali del P/P	A1.1 Integrazione della dimensione ambientale nel P/P
	P1.2 Definizione schema operativo P/P	A1.2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1.3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'autorità procedente su territorio e ambiente	A1.3 Verifica delle presenza di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
<b>Conferenza di valutazione</b>	<b>avvio del confronto</b>	
<b>Fase 2 Elaborazione e redazione</b>	P2.1 Determinazione obiettivi generali	A2.1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2.2 Costruzione scenario di riferimento e di P/P	A2.2 Analisi di coerenza esterna
	P2.3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2.3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori
		A2.4 Valutazione delle alternative di P/P e scelta di quella più sostenibile
		A2.5 Analisi di coerenza interna
P2.4 Proposta di P/P	A2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2.7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto)	
<b>messa a disposizione e pubblicazione su web (sessanta giorni)</b> della proposta di P/P, di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica <b>avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web</b> comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati invio Studio di incidenza (se previsto) all'autorità competente in materia di SIC e ZPS		A2.8 Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
<b>Conferenza di valutazione</b>	valutazione della proposta di P/P e del Rapporto Ambientale	
Valutazione di incidenza (se prevista): acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta		
<b>PARERE MOTIVATO</b>		
<i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>		
<b>Fase 3 Adozione Approvazione</b>	3.1 <b>ADOZIONE</b>	
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• P/P</li> <li>• Rapporto Ambientale</li> <li>• Dichiarazione di sintesi</li> </ul>
	3.2 <b>DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / TRASMISSIONE</b>	Deposito presso i propri uffici e pubblicazione sul sito web sivas di: P/P, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni. Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale. Pubblicazione sul BURL della decisione finale
	3.3 <b>RACCOLTA OSSERVAZIONI</b>	
	3.4 Controdeduzioni alle osservazioni pervenute, a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione.	
	<b>PARERE MOTIVATO FINALE</b>	
<i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>		
<i>Schema di massima in relazione alle singole tipologie di piano</i>	3.5 <b>APPROVAZIONE</b>	Aggiornamento degli atti del P/P in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni. <ul style="list-style-type: none"> <li>• P/P</li> <li>• Rapporto Ambientale</li> <li>• Dichiarazione di sintesi finale</li> </ul>
	3.6 Deposito degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione	
<b>Fase 4 Attuazione gestione</b>	P4.1 Monitoraggio dell'attuazione P/P P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A4.1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

Figura 2 – Schema del processo metodologico – procedurale elaborato da Regione Lombardia.

### **3. OBIETTIVI E CONTENUTI DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO**

Gli obiettivi del Piano Urbano del Traffico, ai sensi dell'Art. 36 del Codice della Strada, sono:

- la riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico;
- il risparmio energetico;
- il rispetto dei valori ambientali;
- il miglioramento della mobilità pedonale;
- il miglioramento delle condizioni di circolazione dei mezzi di trasporto pubblico;
- il miglioramento delle condizioni di circolazione e sosta delle automobili;
- la riduzione degli incidenti stradali.

Le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei Piani Urbani del Traffico definiscono che il Piano Urbano del Traffico (P.U.T.) è costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. Il Comune di Rescaldina, con poco più di 14.000 abitanti, non ha l'obbligo di dotarsi Piano Urbano del Traffico, non superando la soglia minima prevista dalla normativa nazionale dei 30.000 abitanti.

Il P.U.T. è un piano di immediata realizzabilità, con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le criticità della circolazione.

Per il P.U.T. sono per altro previsti successivi aggiornamenti biennali, che rendono lo stesso un piano - processo.

Il Piano Urbano del Traffico rappresenta quindi lo strumento di pianificazione e di gestione della mobilità nel breve termine e definisce una serie coordinata di interventi finalizzati ad ottimizzare l'esistente sistema cinematico e a soddisfare le attuali esigenze di mobilità.

Gli interventi riguardano in particolare il sistema di regolamentazione del traffico, il sistema di controllo della sosta, il sistema delle aree pedonali e ambientali, il sistema di privilegio del trasporto pubblico, il sistema dei percorsi ciclabili e sono finalizzati a migliorare le condizioni di sicurezza, a garantire condizioni ambientali accettabili e comunque rispettose degli standards legislativi previsti dalle normative vigenti e a soddisfare le esigenze di sosta delle diverse categorie di utenti.

Le Direttive stesse evidenziano come le criticità potranno generalmente essere interamente rimosse solo attraverso adeguati potenziamenti sull'offerta di infrastrutture e di servizi del trasporto pubblico collettivo, che costituiscono

l'oggetto principale del Piano dei Trasporti, realizzabile nel lungo periodo (arco temporale decennale).

Nel caso si prevedano anche interventi relativi alla gestione del sistema di trasporto pubblico collettivo stradale, il P.U.T. può più propriamente essere denominato Piano della Mobilità.

### **3.1 I passaggi fondamentali nella redazione del PUT**

Secondo le Direttive stesse i contenuti progettuali del P.U.T. sono distinti su tre livelli di progettazione.

Il 1° livello è quello del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), inteso come progetto preliminare o piano quadro, relativo all'intero centro abitato ed indicante la politica intermodale, la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni, le priorità di intervento.

Il 2° livello è quello dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del P.G.T.U., relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (quartieri, zone urbane).

Definiscono il dimensionamento di massima degli interventi previsti per tutta la viabilità, principale e locale, all'interno dell'ambito territoriale con i rispettivi schemi di circolazione.

Il 3° livello è quello dei Piani Esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati.

L'incarico in oggetto è relativo alla definizione del Piano Urbano del Traffico (P.U.T.)

Il Piano Urbano del Traffico definisce le proposte progettuali tenendo conto di tutte le problematiche del territorio: l'architettura, il paesaggio, l'ambiente, la storia e la microeconomia, in modo da conseguire il recupero e il miglioramento della vivibilità e delle condizioni ambientali.

Il Piano si propone di definire un'insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate.

Il Piano si prefigge l'obiettivo di dare una serie di proposte coordinate di intervento relative al sistema viabilistico, al sistema di circolazione, al sistema semaforico, al sistema dei parcheggi e della sosta, al sistema delle aree ambientali e pedonali e al sistema dei percorsi.

#### 4. SCHEMA INTEGRATO PUT/VAS - ARTICOLAZIONE DEL LAVORO

Le fasi previste per il processo di VAS si conformano necessariamente alla presumibile strutturazione del Piano Urbano del Traffico.

Attività	PUT Principali elaborati	VAS Principali elaborati
Fase di orientamento	<i>Temi del piano</i>	<input type="checkbox"/> <i>documento di scoping</i>
Fase di elaborazione <i>Quadro conoscitivo</i>	<i>Quadro conoscitivo</i>	<input type="checkbox"/> <i>rapporto ambientale preliminare</i>
Fase di elaborazione <i>Diagnosi e obiettivi del Piano</i>	<i>Diagnosi ed obiettivi</i>	<input type="checkbox"/> <i>rapporto ambientale preliminare</i>
Valutazione	<i>Definizione e valutazione delle alternative di Piano</i>	<input type="checkbox"/> <i>rapporto ambientale</i>
Interventi del Piano	<i>Rapporto definitivo di Piano</i>	
Adozione ed approvazione	<i>Controdeduzioni, Rapporto finale di Piano</i>	<input type="checkbox"/> <b>Approvazione</b>

Nella **fase preliminare di orientamento e impostazione** (fase 1) la VAS coincide con una serie di attività preliminari alla elaborazione del PUT e del Rapporto Ambientale, la cui sintesi è contenuta nel presente documento. In tale fase si provvede all'integrazione della dimensione ambientale del piano e alla costruzione di una visione condivisa della struttura territoriale e degli obiettivi da perseguire. L'obiettivo è quello di creare una base conoscitiva da condividere affinché il confronto possa essere efficiente fin da subito.

La fase di orientamento si conclude con l'avvio del confronto tra tutti i soggetti coinvolti che vengono a conoscenza dei temi affrontati dal PUT, si pronunciano durante la prima conferenza sulla condivisione dello schema operativo predisposto ed interagiscono in modo diretto e funzionale con gli altri soggetti competenti in materia ambientale.

Le attività previste per lo svolgimento della Fase 1 sono così elencabili:

- analisi preliminare di sostenibilità in relazione agli orientamenti iniziali del piano;
- individuazione degli enti territorialmente interessati e dei soggetti competenti in materia ambientale da invitare alla conferenza di valutazione;
- individuazione dei singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale;
- definizione delle modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni;

- conferenza di valutazione preliminare e avvio del confronto con gli enti e i soggetti interessati.

La **fase di elaborazione e redazione** (fase 2) rappresenta il momento operativo di sviluppo del piano, in quanto vengono analizzati ed elaborati gli elementi emersi nella fase di orientamento giungendo a delineare lo scenario di riferimento in cui inserire il PUT. Essa consiste in:

#### **4.1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping)**

Questo primo punto contiene lo schema del percorso metodologico-procedurale che si intende seguire, la mappatura dei soggetti coinvolti nella VAS, la descrizione del quadro conoscitivo di riferimento ed una proposta dell'ambito di influenza del PUT e delle informazioni che diventeranno parte integrante del Rapporto Ambientale.

L'analisi del quadro conoscitivo di riferimento consente di approfondire le tematiche oggetto di studio, le eventuali criticità e i punti di forza che caratterizzano la realtà comunale. Lo scoping è, dunque, considerato un momento ricognitivo di fondamentale importanza, poiché contribuisce all'individuazione di quelli che diventeranno gli obiettivi del Piano.

#### **4.2 Analisi di coerenza esterna**

Dopo l'individuazione dei temi e degli obiettivi generali del Piano, la procedura di VAS prevede un primo confronto tra questi obiettivi e gli obiettivi generali degli strumenti di pianificazione sovraordinati/sottoordinati ("coerenza esterna verticale") od obiettivi di piani che si trovano al medesimo livello del PUT, redatti dall'amministrazione comunale ("coerenza esterna orizzontale"). Questo passaggio è necessario per evidenziare eventuali discordanze tra diversi livelli di programmazione. Nel caso si verificano incoerenze è necessario giustificare le scelte di pianificazione concordate o modificare alcuni passaggi della programmazione per evitare conflittualità. Questa fase risulta essere molto utile, in quanto consente la ridefinizione degli obiettivi e delle azioni di piano, nell'ottica di un miglior raccordo con gli altri strumenti decisionali.

### 4.3 Stima degli effetti ambientali

Ogni singola linea di azione deve essere pensata considerando i potenziali impatti che potrebbe avere sui principali comparti ambientali. Gli effetti ambientali del Piano sono stimati da un punto di vista qualitativo e, a seconda della tipologia e della quantità di informazioni disponibili, devono essere valutati quelli diretti, indiretti e cumulativi. In tale analisi verranno considerate le ricadute sui comparti territoriali ed ambientali che, a seguito dell'analisi conoscitiva, risulteranno essere più rappresentativi del territorio di Rescaldina.

La stima degli effetti ambientali nel caso specifico saranno basati sullo sviluppo e applicazione di un modello di simulazione del traffico in grado di stimare il traffico previsto in conseguenza anche di scenari progettuali alternativi. Dalle stime di traffico e della mobilità sono quindi derivabili gli impatti ambientali (emissioni di inquinanti atmosferici, acustici) ed energetici.

### 4.4 Selezione degli indicatori

Ai fini della VAS risulta essenziale la definizione di un opportuno set di indicatori che consenta di rappresentare le caratteristiche ambientali e territoriali dell'area su cui interverrà il PUT, evidenziandone sensibilità, criticità, rischi e opportunità. Gli indicatori sono strumenti atti a consentire la descrizione dei caratteri qualitativi e quantitativi delle risorse ambientali, la fissazione degli obiettivi generali e specifici, la previsione degli effetti dovuti alle azioni di piano e, in generale, il monitoraggio del piano stesso.

I criteri di cui occorre tenere conto nella selezione degli indicatori sono:

- la rilevanza per le politiche (essere imperniati sulle problematiche viabilistiche);
- la reattività (cambiare con sufficiente rapidità in risposta all'azione);
- la solidità analitica (essere fondati su solide basi scientifiche);
- la misurabilità (essere fattibili in termini di disponibilità attuale o futura dei dati);
- la facilità di interpretazione (trasmettere informazioni essenziali, di facile comprensione e senza ambiguità).

L'individuazione di opportuni indicatori risulta, dunque, essenziale per l'intera procedura di Valutazione, poiché consente di monitorare gli effetti delle azioni di piano, verificando la correttezza degli orientamenti e delle scelte di PUT. La procedura consente infatti, qualora gli obiettivi non venissero conseguiti, di modificare, mediante meccanismi di retroazione, le



fasi di impostazione del Piano, la scelta degli obiettivi o le linee di azione preposte alla realizzazione degli intendimenti iniziali.

#### **4.5 Valutazione delle alternative di piano**

Una volta stimati gli impatti ambientali è possibile identificare la scelta più sostenibile ordinando e confrontando le alternative che si sono individuate durante il processo di redazione del PUT. Questo passaggio può essere supportato da differenti metodi, come ad esempio analisi statistiche, oppure da strumenti in grado di aiutare il decisore durante l'intero processo, permettendo di valutare in modo automatico le alternative di piano.

#### **4.6 Analisi di coerenza interna**

L'analisi di coerenza interna consente di verificare l'esistenza di possibili contraddizioni e discordanze all'interno del sistema degli obiettivi e delle azioni previste dal piano, in modo particolare la verifica della corrispondenza tra gli obiettivi specifici e le azioni previste.

In caso di contraddizione dovranno adottarsi azioni correttive in grado di evitare, mitigare o compensare gli effetti negativi del piano o le eventuali non conformità rilevate.

Analogamente all'analisi di coerenza esterna è possibile individuare sia un livello di compatibilità "verticale", che uno "orizzontale"; questo poiché viene effettuato un confronto tra gli obiettivi generali, gli obiettivi specifici e le azioni del piano (coerenza verticale) e, nello stesso tempo, una verifica di coerenza tra obiettivi specifici di piano (coerenza orizzontale).

#### **4.7 Progettazione del sistema di monitoraggio**

L'azione di monitoraggio verifica le modalità e il livello di attuazione del piano, valuta gli effetti derivanti dalle linee di azione e fornisce indicazioni per l'eventuale riorientamento del piano.

La progettazione del sistema sarà definita a seguito della messa a punto delle politiche strategiche del PUT e della conseguente definizione degli indicatori. Mediante questa analisi sarà possibile verificare il raggiungimento degli obiettivi iniziali valutando:

- errori dovuti a politiche di gestione del piano differenti da quelle previste inizialmente
- errori dovuti a perdite di validità dello scenario di riferimento o ad errate valutazioni nella fase di elaborazione del piano

- effetti imprevisti derivanti dall'attuazione del PUT.

#### **4.8 Redazione del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica**

Il Rapporto Ambientale costituisce la fase conclusiva della procedura tecnica di VAS. E' il documento che, a seguito dei processi di consultazione e di partecipazione con il pubblico, descrive il processo di costruzione del piano e l'integrazione degli obiettivi ambientali.

Il Rapporto Ambientale deve essere presentato durante la seduta conclusiva della Conferenza di Valutazione, insieme alla Sintesi non Tecnica, uno strumento di divulgazione e, dunque, di facile comprensione in cui vengono riassunte le fasi ed i contenuti del Rapporto Ambientale, al fine di consentire una maggior diffusione ed una migliore comprensione delle informazioni ad un pubblico vasto. La Sintesi non Tecnica rappresenta, dunque, un elemento per incentivare il processo di partecipazione, uno dei fondamenti del concetto stesso di Valutazione Ambientale Strategica.

I documenti finali devono essere resi pubblici mediante pubblicazione sul sito web dell'autorità procedente e la messa a disposizione presso gli uffici della stessa autorità per almeno trenta giorni, al termine dei quali è possibile indire la seduta conclusiva della Conferenza di Valutazione. L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, alla luce della prima proposta di Piano e del Rapporto Ambientale, formula un Parere Motivato, che costituisce il presupposto per la prosecuzione del procedimento di approvazione del PUT. Alla luce di tale atto l'autorità procedente può, ove necessario, provvedere alla revisione del piano.

## 5. LA VAS DI RESCALDINA

### 5.1 Soggetti interessati

Il Comune di Rescaldina ha dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano del Traffico con Delibera n. 215 del 30/11/2016.

Tale delibera individua i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati da coinvolgere nel processo di pianificazione e valutazione, nonché l'autorità procedente, proponente e competente per la VAS.

E' stata individuata quale autorità procedente l'Ingegnere Lucia Elena Zarini, responsabile dell'area 5 – "Governo del territorio" del Comune di Rescaldina, e autorità competente per la VAS del PUT dall'Orto Alessandra, Responsabile dell'Area 3 "Polizia Locale e Attività Economiche".

L'autorità procedente e l'autorità competente per la VAS hanno individuato come Enti territorialmente interessati e dei Soggetti competenti in materia ambientale da invitare alla Conferenza di valutazione i seguenti soggetti:

#### SOGGETTI COMPETENTI IN MATERIA AMBIENTALE E ENTI TERRITORIALMENTE INTERESSATI

- ARPA – Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente - Dip.di Milano – Monza Brianza
- ATS Milano – Città Metropolitana (Agenzia di Tutela della salute) - Distretto di Legnano
- ATO Ambito Territoriale Ottimale
- Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia
- Soprintendenza Belle arti e Paesaggio per la provincia di Milano
- Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia
- PLIS Bosco del Rugareto c/o Comune di Cislago
- Regione Lombardia – Direzione Generale Territorio e Urbanistica
- Città Metropolitana di Milano – Area Pianificazione territoriale generale – Settore Pianificazione territoriale e programmazione delle infrastrutture
- Provincia di Varese – Macrosettore Ambiente – Servizi per il territorio
- Comuni confinanti: Gorla Minore, Cislago, Gerenzano, Uboldo, Castellanza, Marnate, Cerro Maggiore, Legnano
- AIPO - Agenzia Interregionale per il Fiume Po;
- Autorità di Bacino del Fiume Po;

## PUBBLICO INTERESSATO

- Associazioni Ambientaliste operanti sul territorio: Legambiente Lombardia, W.W.F. Sezione Regionale Lombardia, L.I.P.U. Italia Nostra Sezione di Milano, FAI Delegazione di Milano
- Vigili del Fuoco
- Ferrovie Nord Milano
- Autostrade per l'Italia S.p.A.
- Airpullman S.p.a. (trasporto pubblico su gomma)
- Associazioni di categoria per industria, artigianato, commercio e agricoltura
- Camera di Commercio di Milano – Distretto di Legnano
- Gli ordini e/o collegi professionali
- I proprietari e i gestori delle reti di servizi
- Enel S.p.A.
- Aemme Linea Energie Spa
- Telecom Italia
- Snam Rete Gas S.p.A.
- ANPI ASSOCIAZIONE NAZIONALE PARTIGIANI - Attività socio-culturale e storia
- COMPAGNIA DELLA TORRE - Musical, teatro e spettacoli musicali
- CORPO MUSICALE SANTA CECILIA RESCALDINA
- GLI AMICI DEL MUSICAL - Attività socio-culturali e teatrali-musicali
- LO SPIRITO DELLA VALLE - Attività artistiche e culturali
- NOI X - Attività culturali, sociali e politiche
- OPERA DELLE ACQUE - Spettacoli teatrali e cinematografiche
- PARROCCHIA SS. BERNARDO E GIUSEPPE - Rescaldina
- PARROCCHIA S. MARIA ASSUNTA - Rescalda
- RES ARTE ASSOCIAZIONE ARTISTICA - Associazione artistica-culturale
- SPAZIOAPERTO ASSOCIAZIONE - Attività culturale, sociale, educativa e ricreativa
- ARTICOLO 9
- ENSEMBLE AMADEUS - Formazione musicale e concerti
- MUSICA 2000
- OFFICINA DELLA FANTASIA - Promozioni culturali
- PRO LOCO RESCALDINA
- TRAUMEREI ASSOCIAZIONE CULTURALE - Organizzazione eventi e corsi
- VIANDANTI TEATRANTI
- ADL ASSOCIAZIONE DIRITTI DEI LAVORATORI – Sindacato
- AID - Associazione Italiana Dislessia /Info-aid resc.
- AIDO - Volontariato sociale
- AIUTIAMOLI - Associazione famiglie ammalati psichici - Filiale di Legnano

- ANFFAS
  - ANTEAS - Promozione Sociale
  - AUSER - Attività sociale
  - AVIS - Gruppo di Rescaldina
  - CARITAS PARROCCHIALE - Attività caritative educative
  - CASTORO SPORT - Attività sportiva per disabili
  - CGIL - Sindacato
  - CIESSEVI
  - CISL – Sindacato
  - CRAL Pensionati Rescaldina
  - CUB Confederazione Unitaria di Base
  - DALET ONLUS - Associazione di volontariato
  - IRIS (ASS. CULTURALE)
  - GRUPPO ANZIANI RESCALDINESI - Assistenza anziani e attività ricreativa
  - GRUPPO COORDINAMENTO ANZIANI - Animazione e occupazione anziani
  - GUARDIA NAZIONALE A.E.Z.A. Comando Provinciale di Legnano
  - SODALES - Volontariato sociale
  - SORRISO - Attività di prevenzione ed accompagnamento alla salute
  - TEAM DOWN
  - UIL - Sindacato
  - A.C. RESCALDA A.S.D. - Calcio settore giovanile
  - AMICI SPECIALISSIMA RESCALDA 1995 - Ciclismo amatoriale
  - BALLANDO BALLANDO A.D.D.S. - Danza sportiva
  - BULLS RESCALDINA A.S.D. - Baseball e Softball
  - CACCIATORI RESCALDA - Caccia e tiro al piattello
  - CICLISTICA RESCALDINESE A.S.D. - Attività ciclistica
  - CLUB NAUTICO GABBIANO - Attività nautica da diporto
  - DIAVOLI ROSSI PALLAVOLO RESCALDINA - Pallavolo
  - DRAGON JU JITSU DOJO - Arti marziali e sport da combattimento
  - FARES - Ginnastica di mantenimento per anziani
  - GAR PALLAVOLO RESCALDINA - Pallavolo
  - GINNASTICA ARTISTICA OLIMPIA A.S.D. - Ginnastica artistica
  - GINNASTICA MODERNA A.S.D. - Ginnastica ritmica
  - GRUPPO CACCIATORI RESCALDINA - Caccia e tiro a volo
  - IL BOZZENTE A.S.D. - Pesca sportiva
  - INTER CLUB RESCALDINA - Soci Inter Club
  - JUDO CLUB RESCALDINA A.S.D. - Judo e autodifesa
  - KARATE SHOTOKAN - Karate
  - LA BEAUTE' - Ginnastica
  - O.D.B. POLISPORTIVA RESCALDINA A.S.D. - Basket e calcio
- a 5

- PALLACANESTRO RESCALDINA A.S.D. - Basket
- RESCALDINESE CALCIO A.S.D. - Calcio
- ROUTE 54 AUTO MOTO CLUB A.S.D. - Eventi e raduni auto moto
- SALUTE E BELLEZZA - Hip hop
- SCODINZOLARES A.S.D. - Attività e sport cinofilo
- SKATING RESCALDINA A.S.D. - Pattinaggio artistico a rotelle
- TEAM 3ESSE A.S.D. - Podismo
- U.S. CARCOR 1966 - Calcio settore giovanile
- W&B SPORT A.S.D. – Ginnastica
- YOGA PER TUTTI A.S.D. - Corsi yoga
- ASSR - Associazione Società Sportive Rescaldina

## **5.2 Iter procedurale per la VAS del PUT**

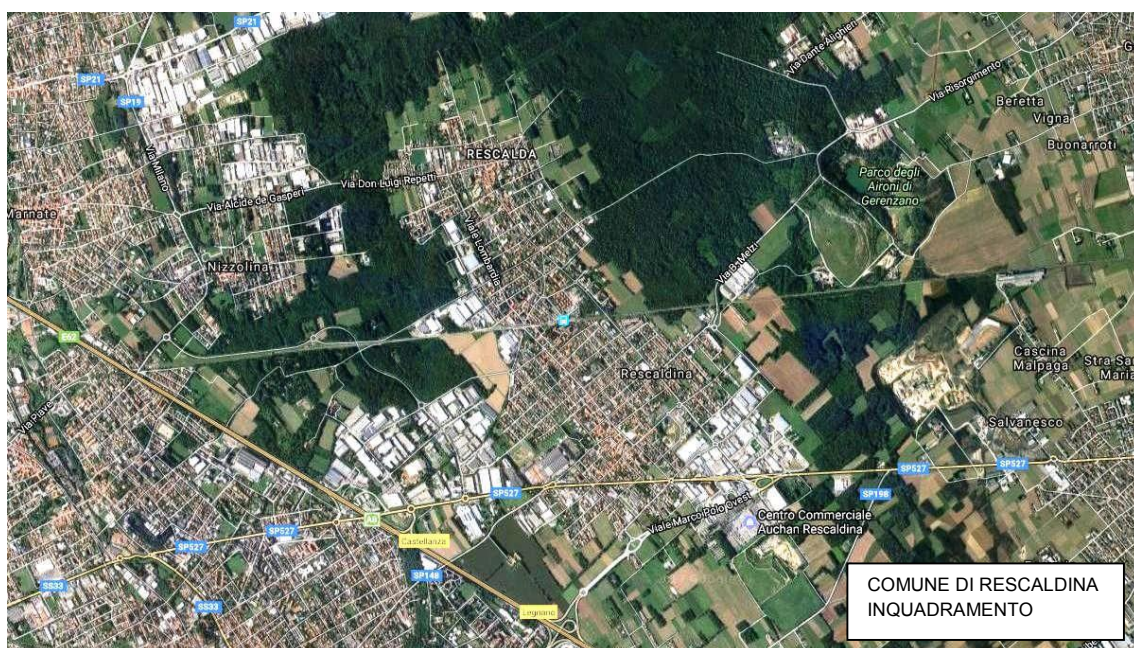
- **30 Novembre 2016**: pubblicazione delibera n.215 dell'avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano del Traffico (PUT).
- pubblicazione Scoping – Conferenza di valutazione (prima seduta)  
Il documento ambientale preliminare viene messo a disposizione tramite pubblicazione sul sito web sivas e presentato in occasione della prima seduta della conferenza di valutazione in cui si raccolgono osservazioni, pareri e proposte di modifica e di integrazione.
- la Proposta di Piano, il Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, vengono poste a disposizione del pubblico presso gli uffici del Comune per sessanta giorni, nonché l'autorità procedente e l'autorità competente per la VAS, pubblicano tale documentazione sul proprio sito web e sul sito web sivas.  
L'autorità procedente e l'autorità competente per la VAS, comunicano ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati, la messa a disposizione e pubblicazione sul web della Proposta di Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica, il proprio parere deve essere inviato entro 60 giorni dalla pubblicazione, all'autorità proponente e all'autorità competente alla VAS.
- convocazione conferenza di valutazione finale (2° convocazione) e ricevimento contributi (entro 60 giorni dalla pubblicazione).
- formulazione del parere motivato da parte dell'autorità competente per la VAS e dell'autorità proponente (entro 90 giorni dalla pubblicazione sul web del PUT e del Rapporto Ambientale).

- adozione in Consiglio Comunale, deposito presso gli uffici comunali e pubblicazione sul sito web sivas il provvedimento di adozione unitamente al PUT adottato, al Rapporto Ambientale e al parere motivato.
- termine per la presentazione delle osservazioni entro i termini previsti dalle specifiche norme di PUT di 30 giorni.

## 6. LA REALTA' DI RESCALDINA

### 6.1 Inquadramento territoriale

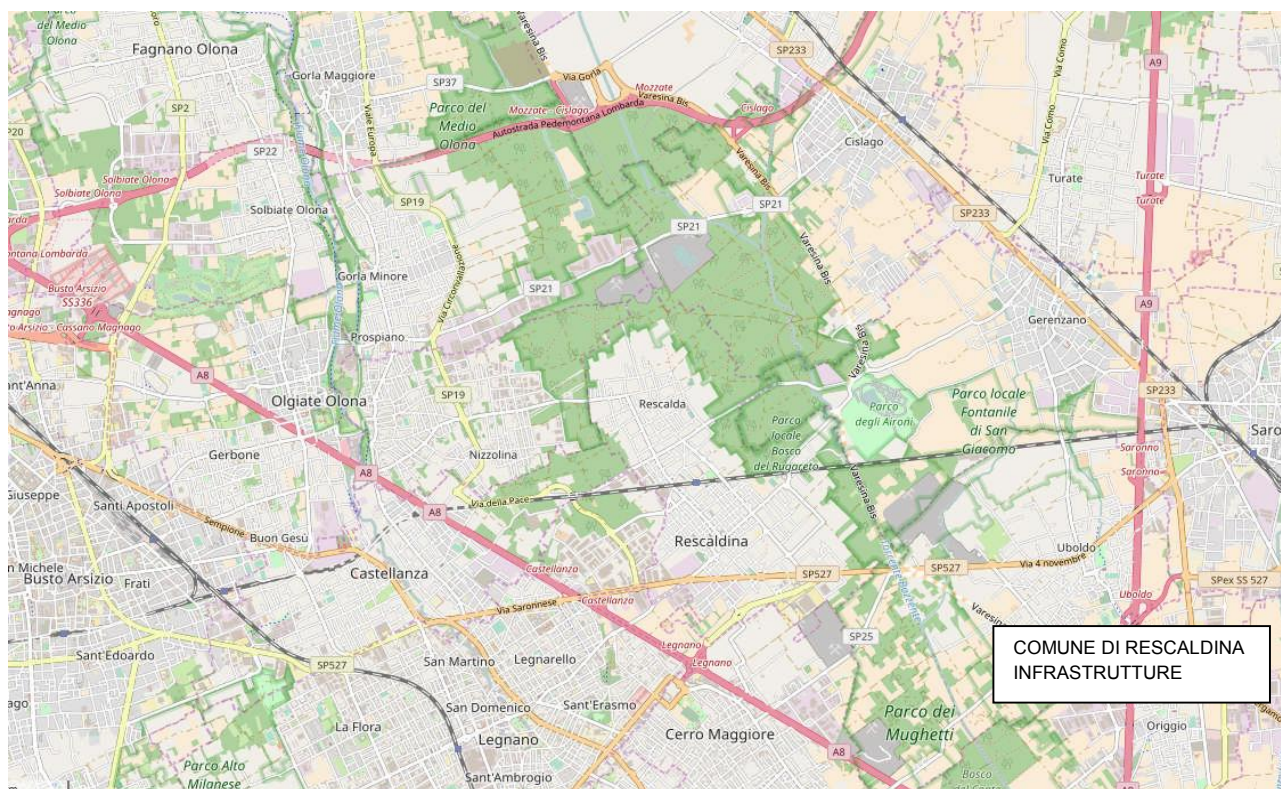
Il comune di Rescaldina si estende su una superficie di 8,19 kmq, una popolazione di 14.144 abitanti ed una densità pari a 1736 ab/kmq, appartiene alla città metropolitana milanese; si sviluppa in un contesto fortemente urbanizzato ma al tempo stesso ricco di aree naturali protette.



Dal comune di Rescaldina si puo' accedere all'autostrada A8 attraverso lo svincolo di Castellanza e dallo svincolo di Legnano per chi proviene da Milano e per chi è diretto verso Varese.

L'accesso all'autostrada A9 per chi proviene da Rescaldina avviene attraverso lo svincolo di Saronno o quello di Origgio-Uboldo, mentre l'ingresso alla Pedemontana dallo svincolo di Cislago, se verrà completata l'opera complementare al Progetto Pedemontana TRVA13-14S "Varesina bis".





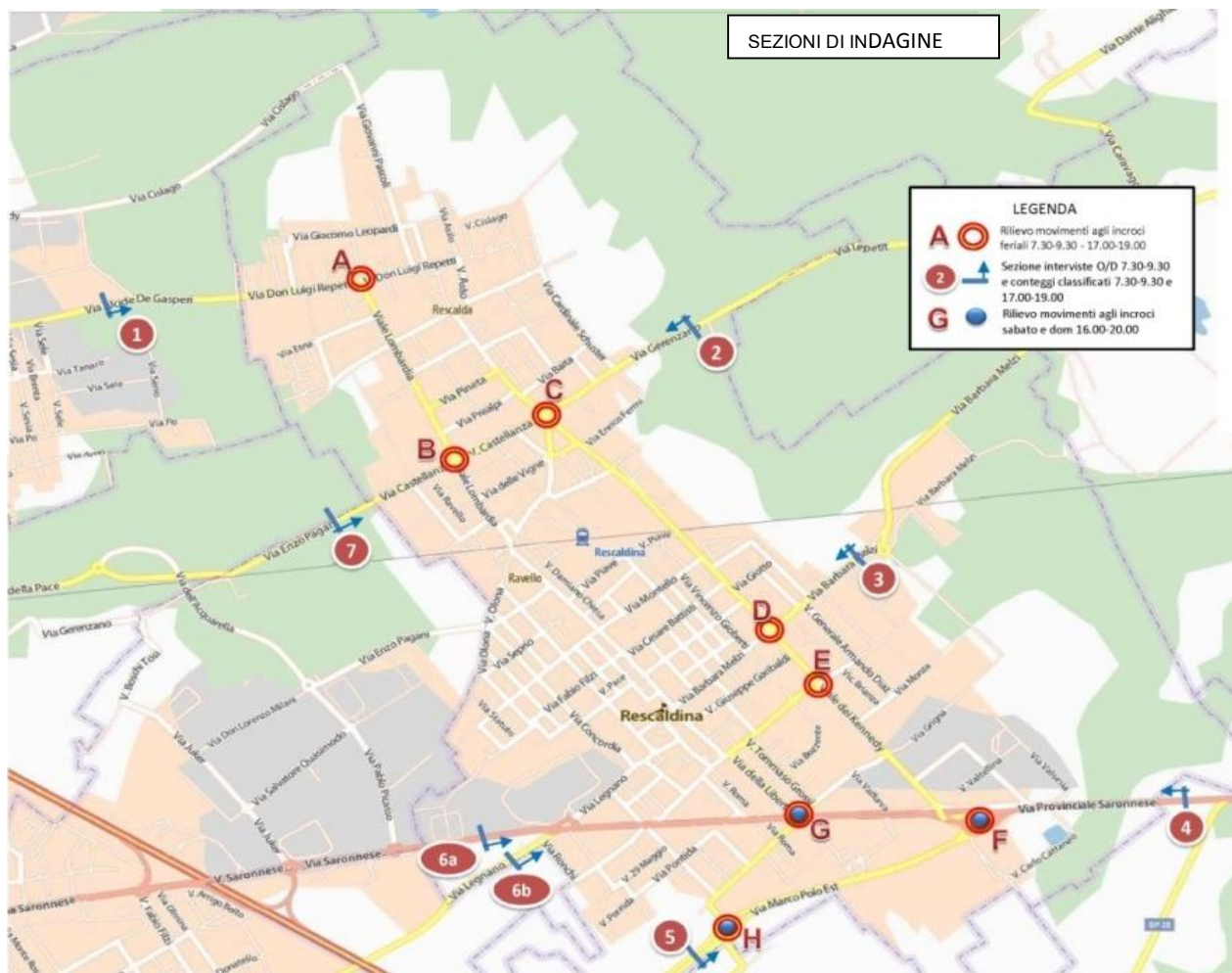
Dal punto di vista insediativo, il comune di Rescaldina, presenta un continuo urbanizzato collegato viabilisticamente dagli assi paralleli di Viale Kennedy-Via De Gasperi-Via A. Da Giussano e di Via Matteotti-Viale Lombardia.

La rete della viabilità principale sovracomunale che interessa direttamente il comune di Rescaldina è costituita dall'asse della SP527 "Saronnese", che attraversa la parte sud del territorio comunale, sulla direttrice est-ovest, collegando Saronno e Uboldo a Castellanza e Busto Arsizio.

## 6.2 I dati a disposizione

Nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico sono state effettuate specifiche indagini sul traffico, interviste agli automobilisti e rilievi dell'offerta e occupazione della sosta ad uso pubblico.

I rilievi di traffico con lo scopo di quantificare e indagare le caratteristiche del traffico esistente sulla rete stradale interna e di attraversamento al Comune di Rescaldina. Questi dati costituiscono la base informativa necessaria per sviluppare le strategie del PUT.



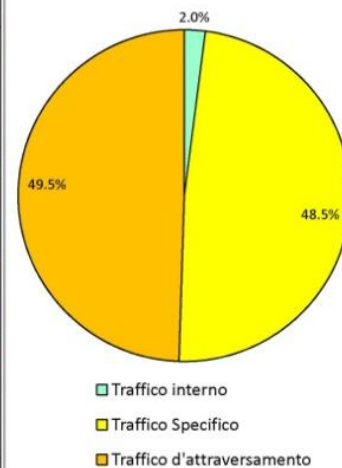
I risultati di tali indagini rimandano alle seguenti attività svolte:

- Indagini origine/destinazione su strada è stata effettuata mediante interviste dirette ai conducenti dei veicoli privati e commerciali leggeri in un giorno feriali tipo per la fascia oraria 7.30-9.30, in diverse radiali di ingresso e uscita dal centro urbano di Rescaldina e per un totale di 8 sezioni bidirezionali. L'indagine è stata effettuata con la collaborazione della Polizia Locale per fermare gli automobilisti da intervistare.

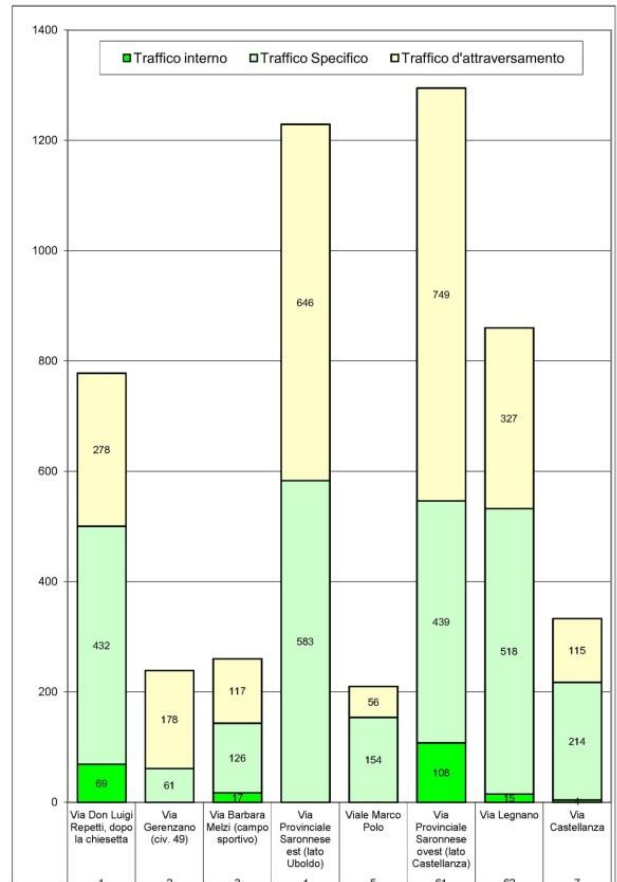
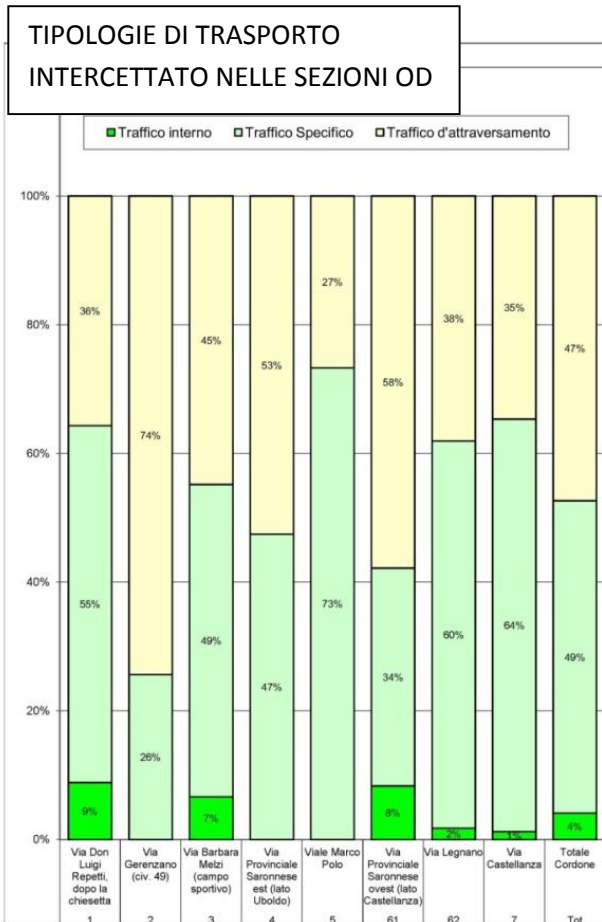
RELAZIONI ORIGINI/DESTINAZIONE - TOTALE AL CORDONE FASCIA 7.30-9.30 - VEICOLI LEGGERI

FASCIA 7.30-9.30	DESTINAZIONE												Totale complessivo		
	Rescaldina	Legnano	Cerro Maggiore	Busto Arsizio	Castellanza	Gerenzano	Origgio	Saronno	Uboldo	Resto Provincia Milano	Provincia di Como	Resto Provincia Varese		Resto Lombardia	
ORIGINE															
Rescaldina	105	10				4				10	10	12		150	
Legnano	492	15	5	10		37	21	85	44	36	77	52	16	891	
Cerro Maggiore	85		3			15						13		116	
Busto Arsizio	80					46		112	35	5	4	12	12	308	
Castellanza	202		28			22	15	20	33	19	19	16		374	
Gerenzano	49	27		26	35					36		44	5	222	
Goria Minore	74	16	16			24	12	12		56				209	
Marnate	193		16	12		3	12	34	22	93				385	
Origgio	57	24		15	12									108	
Saronno	102	17		52	52							55	13	291	
Uboldo	145	11		62	53							37		320	
Resto Provincia Milano	471	98	9	15	17	44				12	31	21	16	733	
Resto Provincia Varese	320	31	16	16	35	73	12	30	60	47	31	14		688	
Provincia di Como	91	26		21	40			16	16	4		5		220	
Resto Lombardia	114	3	7	3	32							30		188	
ND	2					3								5	
<b>Totale complessivo</b>	<b>2583</b>	<b>279</b>	<b>99</b>	<b>232</b>	<b>277</b>	<b>271</b>	<b>72</b>	<b>309</b>	<b>210</b>	<b>331</b>	<b>171</b>	<b>310</b>	<b>61</b>	<b>5204</b>	
Traffico interno	105														2%
Traffico Specifico	2523														48%
Traffico d'attraversamento	2576														49%
	5204														

RELAZIONI  
ORIGINE/DESTINAZIONE



- Conteggi classificati per comprendere la distribuzione dei flussi veicolari durante il giorno e la tipologia di veicoli che attraversano il territorio comunale, sono stati effettuati, nel periodo dal 26 settembre all'11 ottobre, i conteggi classificati della durata di 2 ore, di un giorno feriale tipo, in 8 sezioni bidirezionali significative (Via Don Repetti dopo chiesa, Via Gerenzano civ. 49, Via Barbara Melzi campo sportivo, Via Provinciale Saronnese est lato Uboldo, Via Provinciale Saronnese ovest lato Castellanza, Viale Marco Polo, Via Legnano, Via Castellanza e Via De Gasperi). I dati sono stati raccolti e memorizzati in forma tabellare suddivisi per quarti d'ora.



- Conteggi agli incroci a completamento del quadro dei flussi veicolari che interessano la viabilità di Rescaldina.  
Sono stati effettuati conteggi di traffico in 8 significative intersezioni, rilevando nelle fasce orarie 7.30-9.30 e 17.00-19.00 i flussi veicolari sul totale delle strade afferenti all'incrocio e nei singoli movimenti di svolta.



Nei rilievi del traffico agli incroci si sono distinti i veicoli leggeri (auto, furgoni e commerciali leggeri) dai veicoli pesanti (camion, pullman, autoarticolati, ecc.). All'interno delle due fasce di rilievo sono state individuate le due ore di massima punta sul totale delle intersezioni: 7.30-8.30 per il mattino e 17.30-18.30 per la sera.

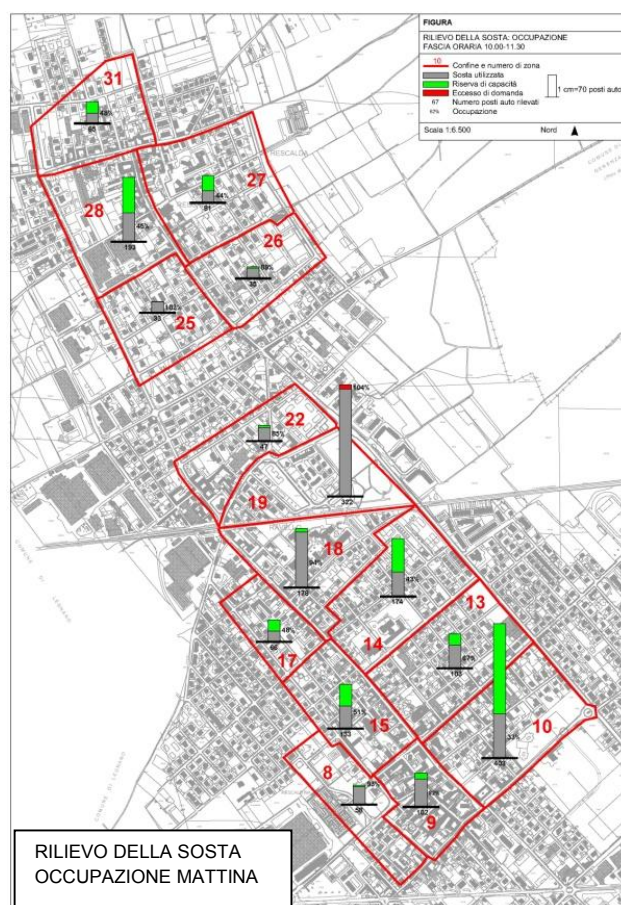
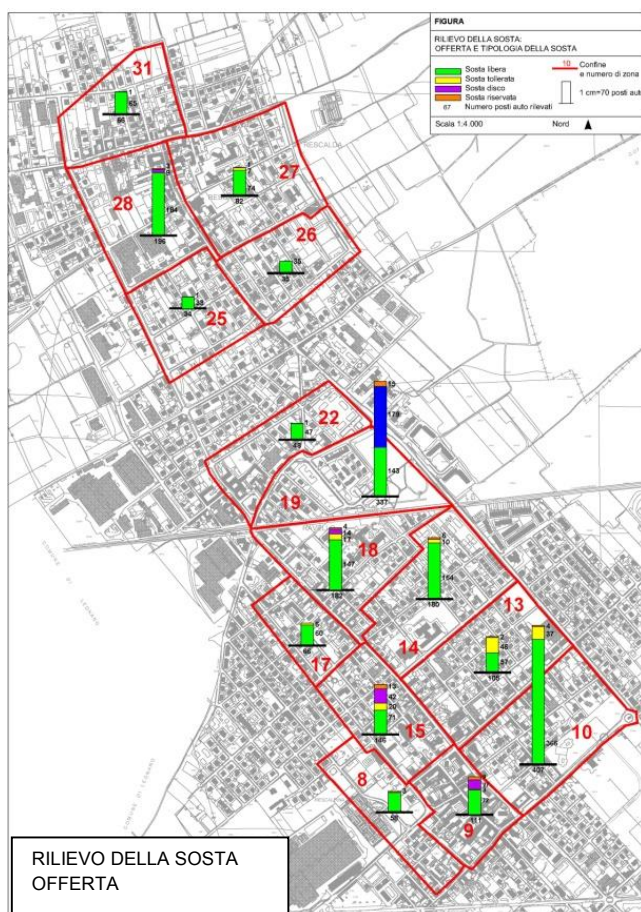
In tre di queste sezioni (F-G-H) sono stati effettuati rilievi anche il sabato e la domenica.



- Rilievo dell'offerta e dell'occupazione della sosta, nel comparto centrale è stata rilevata l'offerta di sosta ad uso pubblico mediante il rilievo del numero di posti-auto disponibili in ogni tratta di via e

piazza, differenziando la tipologia di controllo della sosta e la disposizione degli stalli.

Nella stessa area di rilievo dell'offerta di sosta è stato effettuato il rilievo dell'occupazione conteggiando il numero di auto in sosta in un giorno feriale tipo, in 2 diverse fasce orarie diurne di punta per la domanda di sosta, 10.00-11.30 e 15.30-17.00 e nella fascia oraria notturna (dopo l'1.00 di notte) per quantificare la domanda di sosta notturna su strada dei residenti.



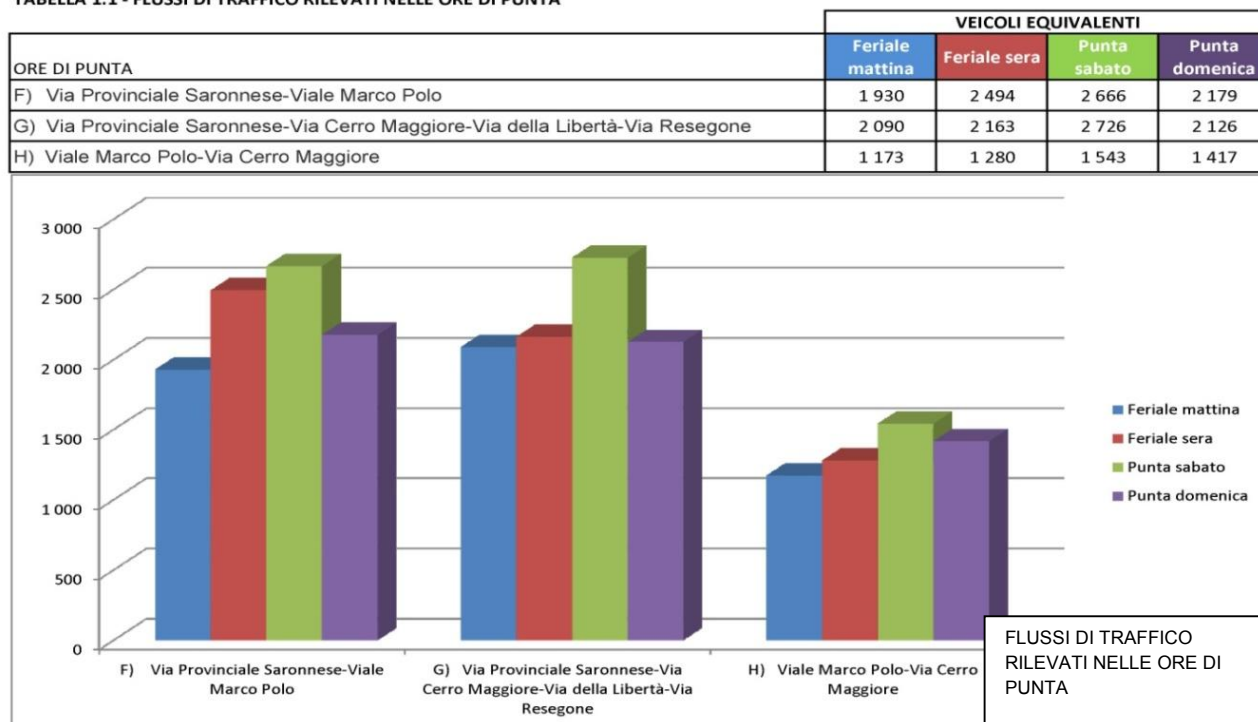
### 6.3 Criticità rilevate

L'insediamento urbanizzato di Rescaldina risulta attraversato longitudinalmente da due principali assi infrastrutturali: la linea ferroviaria, che interessa la parte centrale del comune, e la Strada Statale 527, localizzata invece nella parte meridionale.

La Saronnese costituisce una bretella di collegamento tra l'autostrada A9 e l'autostrada A8, a ridosso di questa arteria viabilistica si concentra la



**TABELLA 1.1 - FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI NELLE ORE DI PUNTA**



La Via Togliatti risulta essere la via con maggior incidentalità negli ultimi cinque anni (2011-2016) con 134.5 incidenti al km rispetto alla via Bossi (con lunghezza quasi uguale 275 m la prima e 260 m la seconda) che negli ultimi cinque anni ha registrato 15.4 incidenti al km.

**INCIDENTALITÀ PER VIA - FONTE POLIZIA LOCALE**

LOCALITÀ	2011	2012	2013	2014	2015	2016	totale	Incidenti al Km	Lungh. m
VIA TOGLIATTI	11	2	6	7	8	3	37	<b>134.5</b>	275
VIA BOSSI	2		1		1		4	<b>15.4</b>	260
VIA CERRO MAGGIORE	3		1	3	1		8	<b>14.3</b>	560
VIALE KENNEDY	4	1	3	2	2	1	13	<b>14.1</b>	920
VIA MATTEOTTI	4	2		3	3		12	<b>14.1</b>	850
VIA BATTISTI		3	2	1			6	<b>13.3</b>	450
VIA GRAMSCI				2	3	1	6	<b>13.3</b>	450
VIA EX SS 527	6	7	7	7	5	1	33	<b>12.5</b>	2650
VIA RESEGONE			1	2	1		4	<b>10.3</b>	390
VIA MARCO POLO	2	2	3		1	2	10	<b>10.1</b>	990
VIA CAV. VITTORIO VENETO	3	2	1			1	7	<b>8.2</b>	850
VIALE LOMBARDIA	2	1	1	1	2	2	9	<b>7.8</b>	1160
VIA DA GIUSSANO		3	1				4	<b>5.5</b>	730
VIA CONCORDIA	1	1	2				4	<b>5.1</b>	780
VIA DE GASPERI		3	3				6	<b>5.0</b>	1200
VIA BARBARA MELZI		1	2	3	1		7	<b>4.6</b>	1520

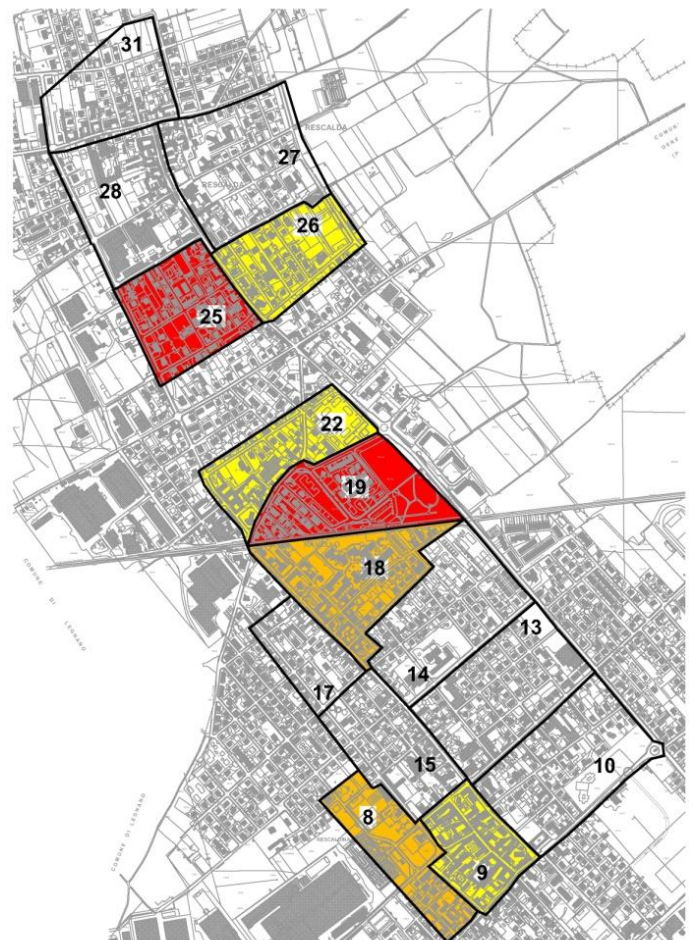




Altra criticità da rilevare è la pressione della domanda di sosta nell'intorno della Stazione Ferroviaria e nella zona 25, (dove l'offerta è di soli 33 posti auto) come si può vedere dai coefficienti di occupazione, sofferenza che si riduce nel pomeriggio ma che peggiora, in questa fascia oraria, nella zona 27.

**RILIEVO DELLA SOSTA**

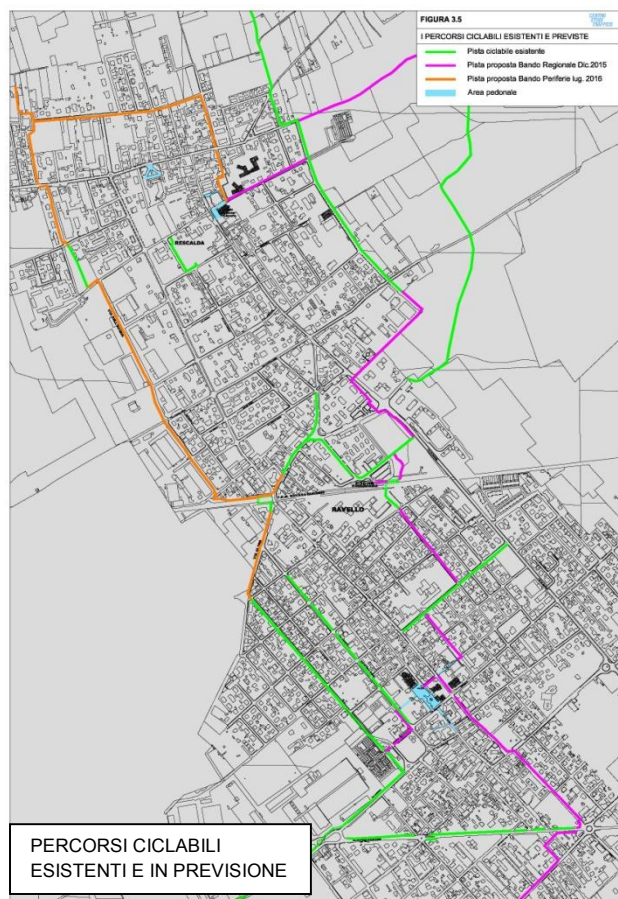
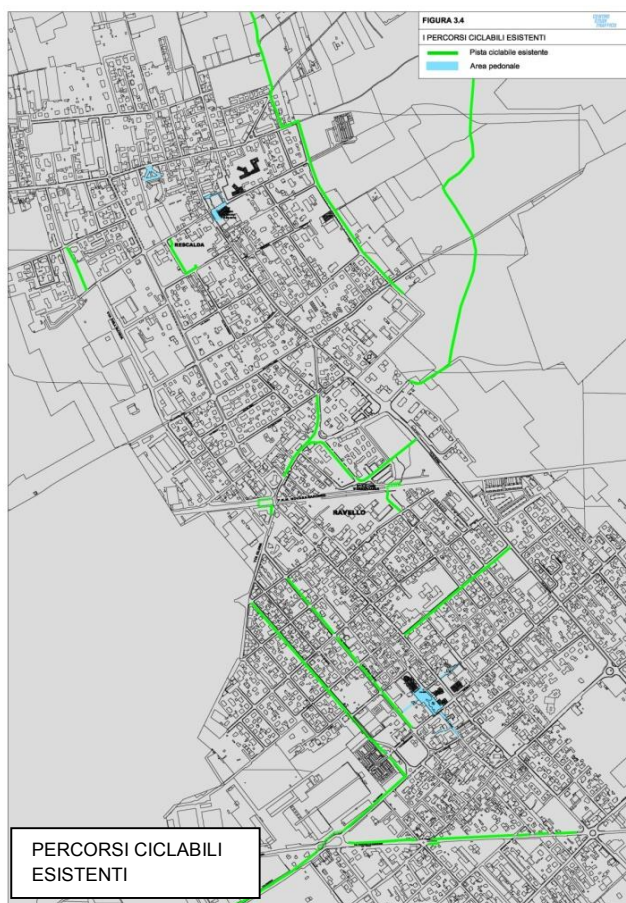
Zona	Offerta	Dati			Coefficients d'occupazione		
		Occupazione					
		10.00-11.30	15.30-17.00	Notte			
7	10	5	5	6			
8	58	54	58	5	0.93	1.00	0.09
9	102	84	77	81	0.82	0.75	0.79
10	403	132	121	89	0.33	0.30	0.22
13	103	69	51	13	0.67	0.50	0.13
14	174	74	61	43	0.43	0.35	0.25
15	133	68	90	34	0.51	0.68	0.26
17	66	32	28	35	0.48	0.42	0.53
18	178	167	138	86	0.94	0.78	0.48
19	322	335	296	75	1.04	0.92	0.23
22	47	40	40	28	0.85	0.85	0.60
25	33	34	32	28	1.03	0.97	0.85
26	35	31	23	23	0.89	0.66	0.66
27	81	36	83	43	0.44	1.02	0.53
28	193	87	90	120	0.45	0.47	0.62
31	65	31	37	26	0.48	0.57	0.40
32	16	21	22	19			
<b>Totale</b>	<b>2019</b>	<b>1300</b>	<b>1252</b>	<b>754</b>	<b>0.64</b>	<b>0.62</b>	<b>0.37</b>



Dall'analisi del trasporto pubblico locale emerge che alcune aree non sono servite a distanza pedonale (300 m) dalle fermate e non risulta essere adeguato lo scambio modale ferrovia e linee su gomma.



La rete delle piste ciclabili presenta tratti di discontinuità ed anche zone non collegate, l'amministrazione si sta muovendo per completare la rete attraverso bandi di finanziamento regionale.



Alcune strade strette dell'abitato sono prive di marciapiedi o di percorsi protetti e si ha carenza di attraversamenti pedonali protetti in alcune strade di maggior fruizione da parte dei pedoni.



## 7. PANORAMA DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE AMBIENTALE

### 7.1 Unione Europea

#### - Obiettivi e piani dell'Unione Europea

Gli orientamenti delineati dalla Commissione Europea, per quanto concerne gli atti di politica urbana, intendono raggiungere i seguenti risultati:

- 1) niente più auto alimentate con carburanti tradizionali nelle città europee ma, dal 2050, solo mezzi ecologici;
- 2) entro il 2030, dimezzato l'uso dei veicoli inquinanti per i passeggeri e il trasporto merci sarà "carbon free", cioè esente da CO<sub>2</sub> ;
- 3) taglio delle emissioni di gas serra dell'80% - 95% entro la metà del secolo, che comporta la progressiva riduzione della dipendenza dal petrolio del settore trasporti, oggi pari al 96%.  
Senza contare un calo dei costi dell'impatto del traffico, stimato attualmente in circa l'1% del Pil continentale.

#### - Il Piano d'azione dell'Unione Europea

Spostamenti urbani più ecologici, meglio organizzati e più semplici è l'obiettivo che la Commissione Europea vuole raggiungere con l'adozione del "Piano d'azione per la mobilità urbana", nel quale propone misure a breve e medio termine volte a garantire che il trasporto urbano nell'Unione Europea (UE) sia sostenibile dal punto di vista ambientale, competitivo e rivolto alle esigenze della società.

Le misure, raggruppate in sei temi, dovevano essere gradualmente adottate nel periodo dal 2009 al 2012, dalle autorità locali, regionali e nazionali.

I sei temi sono:

- 1) Promuovere le politiche integrate: la gestione dei trasporti urbani dovrebbe essere collegata ad altre politiche quali la tutela dell'ambiente, la pianificazione del territorio e l'edilizia abitativa.
- 2) Concentrarsi sui cittadini: il pubblico dovrebbe poter contare su affidabilità, informazioni precise, sicurezza e facilità di accesso per tutte le forme di trasporto urbano.
- 3) Prevedere trasporti urbani non inquinanti: l'UE continuerà a sostenere lo sviluppo e il mercato delle nuove tecnologie per veicoli puliti e combustibili alternativi.
- 4) Rafforzare i finanziamenti: mentre la maggior parte degli investimenti proviene dalle autorità locali, regionali e nazionali, la Commissione europea li aiuterà a esplorare le opportunità di finanziamento dell'UE.
- 5) Condividere l'esperienza e le conoscenze: la Commissione assisterà tutti coloro che sono coinvolti nel trasporto urbano per sfruttare al meglio le esperienze esistenti e favorire lo scambio di informazioni.

- 6) Ottimizzare la mobilità urbana: la Commissione aiuterà le autorità locali ad ottimizzare l'efficienza della loro logistica urbana e a sviluppare sistemi di trasporto intelligenti

## 7.2 Regione Lombardia

- Obiettivi del Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.)

Il PRQA ha permesso:

- Conoscere il territorio identificando i diversi bacini aerologici omogenei ai fini della valutazione della qualità dell'aria e delle caratteristiche meteo-climatiche.
- Conoscere le fonti inquinanti: realizzando l'inventario regionale delle emissioni INEMAR.
- Monitorare gli inquinati strutturando la rete di monitoraggio della qualità dell'aria
- Contestualizzare i riferimenti normativi integrando i diversi livelli normativi (comunitario, nazionale e regionale)
- Identificare gli indicatori necessari per impostare ed attuare i piani e programmi per il miglioramento della qualità dell'aria
- Definire le priorità di intervento nei principali settori responsabili dell'inquinamento.

Le misure proposte per il breve e medio periodo riguardano:

- 1) riduzione delle emissioni da traffico veicolare
  - 2) riduzione delle emissioni da sorgenti stazionarie ed "off road"
  - 3) risparmio energetico e uso razionale dell'energia (edilizia civile ed industriale, attività e cicli produttivi)
  - 4) riduzione delle emissioni dovute ai settori dell'agricoltura e dell'allevamento.
- Obiettivi del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (in fase di discussione per l'approvazione):
- ridurre la congestione stradale, specie nelle aree e lungo gli assi più trafficati;
  - migliorare i servizi del trasporto collettivo
  - incrementare l'offerta di trasporto intermodale;
  - contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente;
  - favorire la riduzione dell'incidentalità stradale rispettando gli obiettivi posti dalla UE.

## 7.3 Comune di Rescaldina

Come specificato nel capitolo 3 i contenuti progettuali del P.U.T. sono distinti su tre livelli di progettazione, il Piano Urbano del Traffico deve confrontarsi sia con le normative e i piani sovraordinati che definiscono le

strategie prioritarie di intervento ma anche con piani di settore che nel dettaglio definiscono alcuni aspetti della mobilità.

- Il 1° livello è quello del Piano Generale del Traffico Urbano (P.G.T.U.), inteso come progetto preliminare o piano quadro, relativo all'intero centro abitato ed indicante la politica intermodale, la qualificazione funzionale dei singoli elementi della viabilità principale e degli eventuali elementi della viabilità locale destinati esclusivamente ai pedoni, le priorità di intervento.
- Il 2° livello è quello dei Piani Particolareggiati del Traffico Urbano, intesi quali progetti di massima per l'attuazione del P.G.T.U., relativi ad ambiti territoriali più ristretti di quelli dell'intero centro abitato (quartieri, zone urbane).Definiscono il dimensionamento di massima degli interventi previsti per tutta la viabilità, principale e locale, all'interno dell'ambito territoriale con i rispettivi schemi di circolazione.
- Il 3° livello è quello dei Piani Esecutivi del traffico urbano, intesi quali progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati.

## 8. I TEMI DEL PUT

In ottemperanza con gli orientamenti delineati dalla Commissione Europea, con gli strumenti di Pianificazione della Regione Lombardia e con il PGTU e gli altri strumenti urbanistici del Comune di Rescaldina.

I temi affrontati nella stesura del PUT mirano ad ottenere un miglioramento della qualità dell'aria attraverso la proposta di interventi atti a ridurre la congestione stradale, migliorare i servizi del trasporto collettivo, incrementare l'offerta di trasporto intermodale, contribuire a ridurre gli impatti sull'ambiente e favorire la riduzione dell'incidentalità stradale.

Tali obiettivi sono posti sia dagli strumenti di pianificazione internazionale (UE), che dagli strumenti di pianificazione nazionale, regionale e comunale.

### 8.1 Ridurre il traffico e la congestione

L'insediamento urbanizzato di Rescaldina risulta attraversato longitudinalmente da due principali assi infrastrutturali: la linea ferroviaria, che interessa la parte centrale del comune, e la Strada Statale 527, localizzata invece nella parte meridionale.

La Saronnese costituisce una bretella di collegamento tra l'autostrada A9 e l'autostrada A8, a ridosso di questa arteria viabilistica si concentra la maggior parte degli insediamenti produttivi comunali e nella parte meridionale di questa arteria sono localizzate due aree a destinazione commerciale.



La viabilità urbana di distribuzione a Rescaldina è stata oggetto di interventi finalizzati ad agevolare i flussi di traffico del centro cittadino a seguito dell'introduzione del Piano Urbano del Traffico vigente (marzo 2000): al fine



di adeguare tale strumento alle condizioni attuali di traffico il comune ha recentemente avviato il processo di revisione del PUT.

Nel comune di Rescaldina sono previsti tre progetti di nuova viabilità. In primo luogo la variante nord alla strada statale Varesina e due progetti di rilevanza comunale riguardano il potenziamento dei collegamenti N-S della SS 527.

*Figura 43 – Estratto della tavola A17 del PGT vigente*



Per ridurre il traffico veicolare nel centro abitato il PUT deve prevedere interventi di regolamentazione del traffico atti a disincentivare l'uso dell'auto, realizzando ZTL e modificando lo schema di circolazione dove non è facilmente leggibile.

Nel 2016 è stato avviato l'iter procedurale per il processo di revisione del Piano di Governo del Territorio con cui il Piano Urbano del Traffico si dovrà confrontare per una verifica di coerenza delle scelte progettuali. Inoltre sempre nel 2016 è stato avviato l'iter procedurale per la variante urbanistica al PGT esistente per l'ampliamento al centro commerciale Auchan.

Occorre verificare puntualmente la realizzazione di nuove aree commerciali ed il loro potenziamento in quanto potrebbero creare criticità sulle strutture viabilistiche della zona, che potrebbero non essere in grado di soddisfare

l'aumento del traffico, in ogni caso prevedere soluzioni alternative, non di competenza del PUT.

Diviene alquanto importante limitare l'attraversamento dei mezzi pesanti nell'area urbana.

## **8.2 La riduzione degli incidenti stradali.**

Migliorare la sicurezza stradale è uno degli obiettivi del PUT, in primo luogo è necessario localizzare le strade e le intersezioni più critiche, quelle in cui sono avvenuti il maggior numero di incidenti negli ultimi cinque anni, e compiere in questi luoghi interventi di messa in sicurezza stradale. Si tratta di interventi che riducano il calibro stradale, la realizzazione di nuovi impianti semaforici dove si ritiene necessario, la messa in sicurezza dei pedoni e dei ciclisti in corrispondenza degli attraversamenti stessi, migliorare la visibilità ed anche l'illuminazione delle strade, realizzazione di dossi e se necessario l'installazione di dispositivi per il controllo della velocità.

Vanno localizzati i poli sensibili (quali scuole, uffici pubblici e parchi) al fine di mettere in sicurezza le aree a distanza pedonale.

Interventi utili per ridurre il calibro delle strade sono l'allargamento dei marciapiedi o realizzazione di nuovi dove mancano, la realizzazione di piste ciclabili o aree di sosta in carreggiata.

Importante è aumentare la visibilità agli incroci vietando la sosta a ridosso di questi ed eventualmente realizzando orecchie, utili anche per mettere in sicurezza l'attraversamento dei pedoni.

## **8.3 La riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico, risparmio energetico.**

Le principali fonti emissive che influiscono sulla qualità dell'aria sono in generale il trasporto su strada, gli impianti di riscaldamento, le attività industriali e quelle agricole con contributi differenziati.

Nel comune di Rescaldina non sono presenti delle centraline per il monitoraggio della qualità dell'aria, l'ultimo monitoraggio risale al 2005 effettuato con un laboratorio mobile.

Le attuali centraline di monitoraggio della qualità dell'aria della rete regionale più vicine sono situate a Busto Arsizio in via Novara e a Saronno in viale Santuario, rispettivamente a 10 km e 6 km di distanza dal comune di Rescaldina.



Figura 8.1 Concentrazioni stimate dall'Arpa per il giorno 24 gennaio 2017 sulla base dei dati raccolti dalla rete delle centraline regionali.

Gli inquinanti rilevati dalle due centraline sono CO, NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub> e SO<sub>2</sub> nella stazione di Busto Arsizio e NO<sub>2</sub>, O<sub>3</sub>, PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub> nella stazione di Saronno.

La centralina di Legnano (via Diaz), dal sito dell'Arpa, non risulta essere più attiva.

Nome comune	RESCALDINA							FONTE DATI: INEMAR 2014 - ARPA LOMBARDIA	
Descrizione macrosettore	Dati								
Unità di Misura	PM10	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	CO	SO2		
	t	kt	t	t	t	t	t	t	t
Agricoltura	0.00	0.06	0.04	2.25	0.00	0.00	0.00		
Altre sorgenti e assorbimenti	1.01	-0.84	0.04	11.48	1.01	0.94	0.01		
Altre sorgenti mobili e macchinari	0.10	0.17	1.79	0.29	0.10	0.78	0.01		
Combustione nell'industria	0.30	7.86	7.41	1.52	0.24	17.39	1.62		
Combustione non industriale	5.85	22.10	14.95	8.15	5.70	56.83	0.64		
Estrazione e distribuzione combustibili	0.00	2.95	0.00	10.35	0.00	0.00	0.00		
Processi produttivi	0.05	0.00	0.00	5.10	0.03	0.00	0.00		
Trasporto su strada	4.78	16.72	58.98	18.68	3.51	74.39	0.10		
Trattamento e smaltimento rifiuti	0.03	0.00	0.00	0.00	0.03	0.05	0.00		
Uso di solventi	1.41	3.55	0.00	103.48	1.25	0.00	0.00		
Totale complessivo	13.52	52.58	83.22	161.30	11.85	150.39	2.37		
Trasporto su strada %	35.4%	31.8%	70.9%	11.6%	29.6%	49.5%	4.3%		

TABELLA 8.1 - Incidenza dei fattori inquinanti per il macrosettore trasporto su strada.

Emissioni annue stimate per macrosettore dal sistema regionale INEMAR utile per conoscere e mettere a confronto le fonti inquinanti.

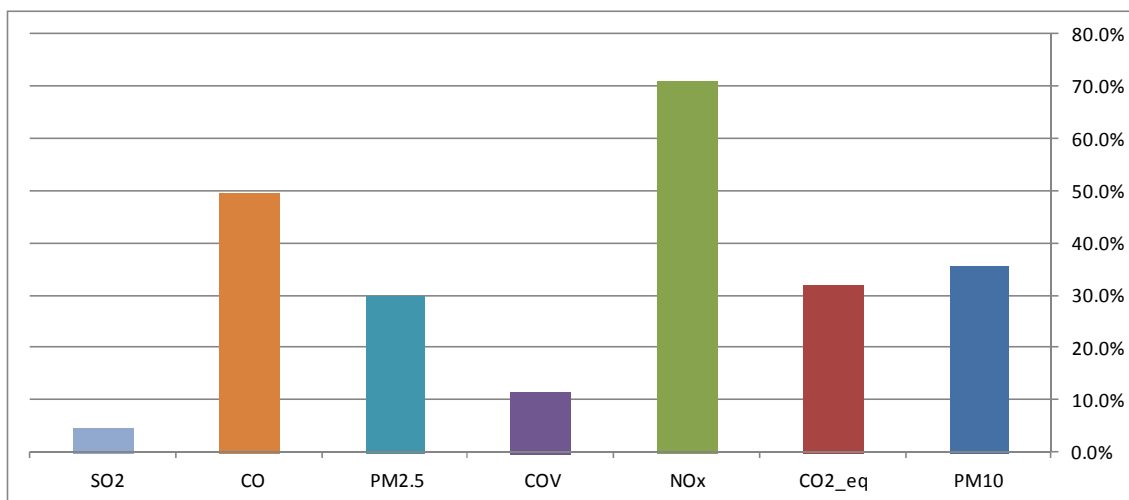


Figura 8.2 Confronto tra le componenti inquinanti. Dati INEMAR Comune di Rescaldina.

Uno degli obiettivi del PUT è quello di ridurre l'inquinamento atmosferico ed acustico e ridurre anche il consumo energetico, dovuto al trasporto su strada.

A queste problematiche si può far fronte aumentando le aree pedonali e ambientali; incentivando la mobilità leggera, facilitando e mettendo in sicurezza i percorsi pedonali, ampliando i marciapiedi ed aumentando gli attraversamenti pedonali e creando una rete ciclabile funzionale e sicura e incentivando l'uso dei mezzi ecologici sia per il trasporto pubblico che privato.

Importante è anche dare una risposta adeguata alla richiesta di trasporto pubblico, verificare che le distanze pedonali delle fermate coprano il territorio urbano e che la frequenza dei mezzi soddisfi la domanda.

#### 8.4 Soddisfare la domanda di sosta.

Migliorare la sosta delle auto è uno degli obiettivi del piano, occorre quindi localizzare quelle aree più critiche nelle varie fasi della giornata e cercare soluzioni per cui ci sia una adeguata risposta alla domanda di posti auto, senza però pregiudicare le esigenze dei residenti e gli spazi per la circolazione leggera.



Aree critiche sono quelle intorno ai punti sensibili come la Stazione Ferroviaria, occorre qui, come negli altri poli critici, fare un piano di regolamentazione della sosta che preveda diverse tariffazioni che scoraggi l'uso dell'auto per chi viene da fuori e nel contempo incentivando l'uso di mezzi alternativi, migliorando la funzionalità di quest'ultimi così che sia più accettabile il loro uso.

### **8.5 Il miglioramento delle condizioni di circolazione dei mezzi di trasporto pubblico.**

Dal punto di vista del trasporto pubblico, a Rescaldina sono presenti collegamenti ferroviari di livello regionale: la stazione di Rescaldina è posta lungo la linea Milano-Saronno-Novara; inoltre Rescaldina è stazione di fermata anche per i treni Malpensa express che effettuano collegamento tra Milano e l'aeroporto di Malpensa.

I servizi di trasporto pubblico locale su gomma sono limitati a due linee che collegano la città con i comuni limitrofi l'autolinea Z112 e l'autolinea H601.

Incentivare l'uso del trasporto pubblico è una delle risposte principali ai problemi presenti in un centro abitato, se il trasporto pubblico soddisfa le richieste dell'utenza si avrà una riduzione della congestione del traffico, degli agenti inquinanti, un risparmio energetico e una maggiore sicurezza stradale.

Occorre quindi aumentare, dove è necessario, la frequenza del trasporto pubblico, fare particolare attenzione agli orari di punta della giornata, verificare che le fermate del trasporto pubblico siano tali da soddisfare la copertura pedonale del territorio comunale e dell'intorno e fare attenzione agli interscambi modali.



## 8.6 Incentivare la mobilità pedonale e ciclabile.

Il miglioramento della mobilità pedonale e ciclabile consiste nel verificare la presenza di percorsi pedonali sicuri, quindi la presenza di marciapiedi, di attraversamenti pedonali protetti e di una buona visibilità.

Anche attrezzare con arredo urbano le aree pedonali rendendole un luogo dove stare bene, tenendole pulite, curate e soprattutto accessibili a tutti è un modo per incentivarne l'utilizzo.



*Figura 4.3.4 a) Alcuni esempi di progetti di MDT realizzati dai CST*



Alcune strade del comune sono prive di marciapiedi o di percorsi protetti, occorre mettere in sicurezza i percorsi pedonali partendo dai poli più sensibili, verificando la presenza di attraversamenti pedonali protetti agli incroci e nelle vie di maggior fruizione da parte dei pedoni.

Realizzare isole salvagente, ove non sono presenti, per evitare attraversamenti troppo lunghi e perciò poco sicuri.

Tratti di piste ciclabili sono localizzati in modo discontinuo lungo la viabilità cittadina, con un'estensione totale di poco più di 3 Km.

I percorsi ciclabili devono essere protetti e creare una rete ciclabile che raggiunga i punti più sensibili dell'abitato come scuole, parchi, oratori, uffici pubblici ed eventualmente pensare anche a collegamenti ciclabili con le aree commerciali.



Tratti di pista ciclabile possono essere realizzati sulle carreggiate istituendo, dove il calibro non è sufficiente e la viabilità lo consente, sensi unici con piste ciclabili contromano.



Con il PUT si cercherà di proporre una rete ciclabile che non solo soddisfi le richieste dei ciclisti incentivando l'uso delle due ruote, ma che miri ad un collegamento tra il centro abitato e le aree boschive limitrofe.



## **9. PROPOSTA SINTETICA DELL'INDICE DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

Di seguito si riporta una proposta sintetica degli argomenti che verranno trattati e sviluppati durante la fase di stesura del Rapporto Ambientale (Ra).

- Premessa
- Illustrazione dei contenuti, degli obiettivi principali del PUT e del rapporto con altri pertinenti P/P;
- Aspetti pertinenti dello stato attuale dell'ambiente;
- Caratteristiche ambientali delle aree che potrebbero essere significativamente interessate;
- Qualsiasi problema ambientale esistente, pertinente al PUT;
- Obiettivi di protezione ambientale stabiliti a livello internazionale, comunitario o degli Stati membri, pertinenti al PUT, e il modo in cui, durante la sua preparazione, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni considerazione ambientale.
- Possibili effetti significativi sull'ambiente;
- Sintesi delle ragioni della scelta delle alternative individuate e una descrizione di come è stata effettuata la valutazione;
- Descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio;
- Sintesi non tecnica delle informazioni di cui alle lettere precedenti.