

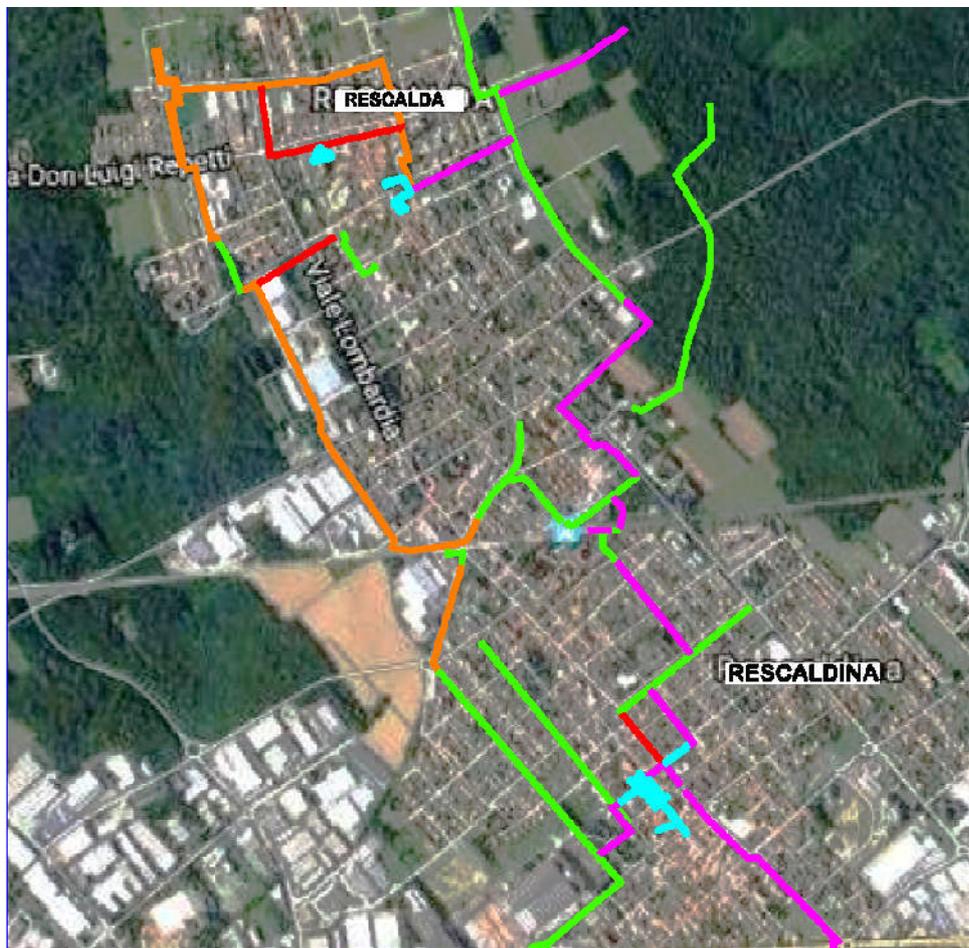


COMUNE DI RESCALDINA

AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

RAPPORTO AMBIENTALE



21 Luglio 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

RAPPORTO AMBIENTALE

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. ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI, DEGLI OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PUT E DEL RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI P/P

- 2.1** I passaggi fondamentali nella redazione del PUT
- 2.2** Obiettivi del PUT

3. NORMATIVA

- 3.1** Normativa piani e obiettivi dell'Unione Europea
- 3.2** Il Piano di Azione dell'Unione Europea
- 3.3** Il libro bianco sui trasporti
- 3.4** Piani e obiettivi regionali (P.T.R.)
- 3.5** Piani e obiettivi regionali (P.R.Q.A.)
- 3.6** Piani e obiettivi provinciali (P.T.C.P.)-Milano
- 3.7** Piani e obiettivi provinciali (P.T.C.P.)-Varese
- 3.8** Piani e obiettivi comunali
- 3.9** Piani e obiettivi comunali – Piano di Governo del Territorio
- 3.10** Piano e obiettivi comunali – Piano di classificazione acustica del territorio

4. VALUTAZIONE DI COERENZA

- 4.1** Esiti dell'analisi di coerenza

5. ASPETTI PER TINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

- 5.1** Inquadramento territoriale
- 5.2** I dati a disposizione
- 5.3** Criticità rilevate

6. I TEMI DEL PUT

- 6.1** Ridurre il traffico e la congestione
- 6.2** La riduzione degli incidenti stradali
- 6.3** La riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico, risparmio energetico

- 6.4** Soddisfare la domanda di sosta
- 6.5** Il miglioramento delle condizioni di circolazione dei mezzi di trasporto pubblico
- 6.6** Incentivare la mobilità pedonale e ciclabile

7. VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE AZIONI DEL PUT

- 7.1** Tema 1 – Lo schema di circolazione
- 7.2** Tema 2 – Regolamentazione della sosta
- 7.3** Tema 3 – Trasporto pubblico
- 7.4** Tema 4 – Piste ciclabili
- 7.5** Tema 5 – Sicurezza stradale

8. VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE AZIONI DEL PUT

9. AZIONI DI CONSULTAZIONE, CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE

- 9.1** Le istanze della cittadinanza
- 9.2** Fasi della Valutazione Ambientale Strategica

10. MONITORAGGIO

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).

1. Normativa ambientale (Valutazione Ambientale Strategica) Per comprendere pianamente il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi si ritiene opportuno riportare sinteticamente il quadro normativo di riferimento.

1.1. Normativa statale VAS - Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 Ulteriori disposizioni correttive e integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152, recante norme in materia ambientale

- **Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (ABROGATI TITOLO II, ALLEGATI I-V)** Norme in materia ambientale

1.2. Normativa regionale VAS - TESTO COORDINATO Dgr 761/2010, Dgr 10971/2009 e Dgr 6420/2007 Modelli metodologici e altri allegati vigenti per la VAS

- **Deliberazione della Giunta Regionale 10 novembre 2010, n. 761** Determinazione della procedura di Valutazione Ambientale di Piani e Programmi - VAS- (art. 4, L.R. n. 12/2005; D.C.R. n. 351/2007) Recepimento delle disposizioni di cui al d.lgs. 29 giugno 2010 n. 128, con modifica ed integrazione delle dd.g.r. 27 dicembre 2008, n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971

- **Deliberazione della Giunta Regionale 30 dicembre 2009, n.10971** Determinazione della procedura di Valutazione Ambientale di Piani e Programmi - VAS (art. 4, L.R. n. 12/2005; D.C.R n. 351/2007) - Recepimento delle disposizioni di cui al D.lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli

- **Deliberazione della Giunta Regionale 11 febbraio 2009, n. 8950** Modalità per la valutazione ambientale dei piani comprensoriali di tutela del territorio rurale e di riordino irriguo (art. 4, L.R. n. 12/2005; D.C.R n. 351/2007)

- **Deliberazione della Giunta Regionale 18 aprile 2008, n. 7110** Valutazione Ambientale di Piani e Programmi - VAS. Ulteriori adempimenti di disciplina in attuazione dell'art. 4 della L.R. 11 Marzo n. 12, *'Legge per il Governo del Territorio'* e degli *'Indirizzi generali per la*

Valutazione Ambientale dei Piani e Programmi' approvati con deliberazione del Consiglio Regionale 13 marzo 2007, (Provvedimento n. 2)

- **Deliberazione della Giunta Regionale, 27 dicembre 2007, n. 6420** Determinazione della procedura per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi.

- **Deliberazione del Consiglio Regionale 13 marzo 2007, n.351** Indirizzi generali per la Valutazione di Piani e Programmi (art. 4, c. 1, L.R. 11 marzo 2005, n. 12)

- **Legge regionale 11 marzo 2005, n.12** Legge per il governo del territorio.

Il Comune di Rescaldina ha avviato con Deliberazione di Giunta n. 215 del 30 Novembre 2016 il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano del Traffico (PUT)

2. ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI, DEGLI OBIETTIVI PRINCIPALI DEL PUT E DEL RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI P/P

2.1 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.

2.2 Obiettivi del PUT

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.

Tra gli obiettivi di un Piano Urbano del Traffico, individuati ai sensi dell'Art. 36 del Codice della Strada, l'Amministrazione comunale ha individuato come prioritari:

- il rispetto dei valori ambientali;
- il miglioramento della circolazione stradale
- il miglioramento delle condizioni di sosta delle automobili;
- il miglioramento del trasporto pubblico;
- miglioramento della mobilità ciclabile;
- il miglioramento della mobilità pedonale;
- la riduzione degli incidenti stradali.

Le strategie d'azione sono state divise in temi prioritari di intervento, a loro volta organizzati ed articolati in obiettivi ed azioni finalizzate al raggiungimento degli obiettivi stessi.

Tema 1 - Schema di circolazione

Obiettivo

Riduzione della pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina.

Recupero e messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili, agevolare l'accessibilità ai parcheggi.

Azioni

1. Declassamento rispetto al ruolo attuale di Via Matteotti per permettere la realizzazione di una pista ciclabile protetta mantenendo o incrementando il numero di parcheggi ad oggi disponibile. Viene affidato così il di

- collegamento tra i quartieri agli assi contrapposti di Via Concordia e Via Cavalieri di Vittorio Veneto.
2. Istituzione del senso unico in Via Matteotti, tra le vie Barbara Melzi e Battisti (o Montello), in direzione Nord;
 3. dare ruolo di strade urbane di quartiere alle Vie Concordia e Vittorio Veneto alle quali viene data la funzione di collegare la parte ovest di Rescalda e Rescaldina alla direttrice della Saronnese verso Legnano;
 4. per quanto riguarda la viabilità locale di Rescaldina si propone l'istituzione di una serie di nuovi sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili;
 5. per quanto riguarda la viabilità locale di Ravello e della zona della Stazione si propongono nuovi sensi unici, finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata;
 6. agevolare l'accessibilità al parcheggio di Via Piave a sud della linea ferroviaria attraverso il ribaltamento dell'attuale senso unico di Via Giusti nella tratta tra Via Battisti e Via Pasubio ed il ribaltamento del senso di marcia di Via Montale.
 7. l'istituzione a Rescalda del senso unico in Via Don Repetti da Via Alberto Da Giussano a Viale Lombardia, per permettere la realizzazione di un tratto di pista ciclabile, senza eliminare la sosta in carreggiata;
 8. si propongono una serie di nuovi sensi unici a Rescalda finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali.

Tema 2 – Regolamentazione della sosta

Obiettivo

Garantire un'adeguata offerta di sosta per i residenti della zona della Stazione.

Soddisfare la richiesta di posti auto per gli utenti delle ferrovie.

Messa a norma della sosta esistente.

Incentivare la mobilità dolce per lo scambio modale.

Azioni

1. Per aumentare l'offerta agli utenti della stazione si prevede la realizzazione di quattro nuove aree di sosta: una vicina al ristorante Garibaldi, una nell'area ex scalo merci, parcheggi a lisca di pesce nella nuova via Caduti di Nassirya e una posta dietro alle nuove costruzioni di via caduti di Nassirya
2. previsione del senso unico in alcune vie, richieste dagli utenti, ove la larghezza della carreggiata rende incompatibile la sosta a cassetta anche da un solo lato, con il doppio senso di circolazione.

Tema 3 – Trasporto pubblico

Obiettivo

Favorire l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità, ampliando la gamma di offerta anche ai comuni contermini, orientando l'utenza, anche dei comuni limitrofi non serviti dalle linee su ferro, verso le scelte di spostamento più sostenibili.

Adattare i percorsi del trasporto pubblico alle variazioni dello schema di circolazione.

Azioni

1. Verificare con Città Metropolitana di Milano, le Province contermini e la nuova Agenzia per la mobilità se esistono risorse economiche per istituire nuovo servizio di collegamento Stazione di Rescaldina comuni contermini non servite dalle linee su ferro;
2. modifica del percorso della linea Z112 indotto dal senso unico in Via Repetti
3. spostamento delle fermate di Via Repetti e di Viale Lombardia;
4. allargare il marciapiede in Via da Giussano per creare uno spazio d'attesa adeguato per gli utenti del TPL.

Tema 4 – Percorsi ciclopedonali

Obiettivo

Sostenere ed incentivare la mobilità ciclabile,
Connettere e completare la rete ciclabile esistente.

Prevedere interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza dei percorsi esistenti.

Azioni

1. l'integrazione tra i progetti di collegamento delle stazioni ferroviarie di Legnano e Rescaldina ed il progetto intercomunale finanziato dalla Regione Lombardia, si potrà realizzare un tracciato a doppio anello che interessa tutte le aree residenziali di Rescalda e Rescaldina toccando tutti i principali servizi.
2. Nuova segnaletica verticale per identificare i tre percorsi (a)Stazione Legnano-Stazione Rescaldina, b) Parco del Rugareto-Cascina Pagana-Stazione di Rescaldina, c) Parco del Rugareto-Via Leopardi-Centro di Rescalda)
3. Il ripristino della segnaletica orizzontale e la riasfaltatura in brevi punti ammalorati
4. Dove il percorso ciclabile presenta larghezze inadeguate si prevede la creazione di un percorso ciclopedonale o a raso (marciapiede preventivamente demolito)
5. Protezione dei nuovi percorsi ciclabili a raso con cordolo

6. Razionalizzazione e riorganizzazione della sosta nella viabilità interessata dai nuovi tratti di percorso ciclabile
7. Istituzione di sensi unici per poter completare i tratti di pista ciclabile prevista
8. Realizzazione di velostazione o altre strutture per proteggere e incentivare la mobilità ciclistica verso la stazione
9. Realizzazione di un marciapiede in Via Castellanza e l'allargamento di quello in Via Giusti.

Tema 5 – Sicurezza stradale

Obiettivo

Miglioramento della sicurezza stradale: attraversamenti pedonali, percorsi casa/ scuola e casa/lavoro.

Ridurre le manovre di conflitto alle intersezioni.

Realizzare percorsi per la mobilità dolce protetti.

Azioni

1. Istituire sensi unici per ridurre le manovre di conflitto alle intersezioni.
2. Realizzazione di un attraversamento pedonale protetto con isola spartitraffico in Viale Kennedy vicino V.le Monza.
3. Ridisegnare l'intersezione tra Via Marco Polo e la Saronnese, separando l'ingresso dalla Via Marco Polo dall'uscita dal centro commerciale ed inserendo un angolo di deflessione nelle manovre di ingresso.

3. NORMATIVA

3.1 Normativa piani e obiettivi 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 CO₂ ;
- 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.

3.2 Il Piano di 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.

3.3 Il libro bianco sui trasporti

Documento strategico del 2011 in cui sono contenute le idee della Commissione Europea sul futuro del sistema dei trasporti dell'Unione Europea che rientra nella strategia Europa 2020 e nella relativa iniziativa faro per un'Europa efficiente sotto il profilo delle risorse.

Lo scopo del libro bianco è quello di preparare lo spazio europeo dei trasporti per il futuro creando un sistema dei trasporti competitivo e sostenibile con una previsione di riduzione delle emissioni di gas serra del 60%. Nel contempo si prevede la creazione di un'efficiente rete per il trasporto interurbano multimodale che consenta di creare condizioni di equa concorrenza a livello mondiale per i trasporti sulle lunghe distanze e il traffico merci intercontinentale.

A livello urbano si deve incentivare all'utilizzo di trasporti puliti ed al pendolarismo incentivando l'uso del trasporto pubblico e della mobilità dolce.

3.4 Piani e obiettivi regionali (P.T.R.)

Il Piano Territoriale Regionale, è stato approvato con DCR n.951 del 19 gennaio 2010.

E' uno strumento di supporto all'attività di governante territoriale della regione, si propone di rendere coerente la "visione strategica" della programmazione generale e di settore con il contesto fisico, ambientale, economico e sociale; ne analizza i punti di forza e di debolezza, evidenzia potenzialità e opportunità per le realtà locali e per i sistemi territoriali dell'intera regione.

L'obiettivo fondamentale del piano è finalizzato al miglioramento della qualità della vita dei cittadini attraverso un percorso che muove dalla promozione della immagine e dalla varietà di risorse della Lombardia e dal perseguimento della sostenibilità dello sviluppo.

3.5 Piani e obiettivi regionali (P.R.Q.A.)

A seguito della normativa nazionale la regione Lombardia nel 1998 ha approvato il Piano Regionale per la Qualità dell'Aria (P.R.Q.A.). Il Piano ha offerto una sintesi delle conoscenze sulle differenti tipologie di inquinanti atmosferici e sulle caratteristiche meteo-climatiche che ne condizionano la diffusione; il quadro conoscitivo ha perciò consentito di supportare la politica di regolamentazione delle emissioni.

Il Piano per una Lombardia Sostenibile definisce inoltre azioni relative a diversi settori, tra cui quello della mobilità, volte al raggiungimento della riduzione della CO2 al 2020. In particolare, il Piano intende raggiungere l'efficientamento del parco veicolare, la limitazione dei veicoli inquinanti in aree urbane e metropolitane ed in parallelo incentivare il Trasporto pubblico, attuare azioni di mobilità sostenibile, sviluppare carburanti a basso impatto ambientale, favorire l'implementazione della rete di distribuzione di carburanti ambientalmente sostenibili, promuovere l'intermodalità per il trasporto di merci.

Il PRQA ha permesso:

- Conoscere il territorio identificando i diversi bacini aerologici omogenei ai fini della valutazione della qualità dell'aria e delle caratteristiche meteorologiche.
- 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.

3.6 Piani e obiettivi provinciali (P.T.C.P.) – Milano

La provincia di Milano ha approvato il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale il 17 dicembre 2011 con Delibera n.93, il PTCP è stato modificato con Variante n.1 nel 2014 e con Variante n.2 nel 2015.

La Provincia assume il ruolo di soggetto competente nella programmazione urbanistica di area vasta e di attore primario per la formulazione di strategie territoriali e di definizione degli elementi di coordinamento della pianificazione subordinata. Il compito della Provincia è tradurre in atti di pianificazione le linee strategiche generali per la valorizzazione e lo sviluppo del territorio all'insegna della concretizzazione del concetto di sviluppo sostenibile.

Obiettivo centrale per il PTCP è la qualità, intesa come concetto complesso verso cui concorrono aspetti di valenza paesistica, ambientale, estetico-percettiva, funzionale e relazionale. Di particolare rilievo è il tema degli spazi aperti e delle aree di frangia, correlati a quello della qualità ambientale e spaziale degli insediamenti urbani.

Per quanto riguarda il quadro infrastrutturale, l'approccio strategico del PTCP privilegia l'obiettivo del rilancio della struttura policentrica, mettendo efficacemente in rete i centri del territorio provinciale in un sistema unitario, articolato, costituito da insediamenti urbani collegati da una fitta trama infrastrutturale, multimediale e multi direzionale, e connessi da un tessuto continuo di spazi verdi.

Obiettivo del PTCP è quello di superare la struttura radio centrica della rete stradale di Milano e provincia, tenendo conto che, risulta sempre preferibile razionalizzare il sistema viario esistente ed evitare ove possibile la previsione di nuovi percorsi stradali a scorrimento veloce e a più corsie.

Per quanto riguarda la rete del trasporto pubblico su ferro è finalizzato al rafforzamento delle connessioni tra il capoluogo e le aree più esterne, mediante il potenziamento delle linee ferroviarie.

Per la rete ciclabile prevede che debba essere caratterizzata da continuità e connettività degli itinerari, completezza delle polarità servite, adeguatezza degli standard prestazionali, elevato grado di sicurezza e completezza e omogeneità della segnaletica.

3.7 Piani e obiettivi provinciali (P.T.C.P.) – Varese

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è stato approvato con Delibera n.27 in data 11 Aprile 2007.

La Provincia assume il ruolo di soggetto competente nella programmazione urbanistica di area vasta e di attore primario per la formulazione di strategie territoriali e di definizione degli elementi di coordinamento della pianificazione subordinata. Il compito della Provincia è tradurre in atti di pianificazione le linee strategiche generali per la valorizzazione e lo sviluppo del territorio all'insegna della concretizzazione del concetto di sviluppo sostenibile.

Il PTCP di Varese prevede, per quanto riguarda la mobilità, lo sviluppo ed il miglioramento della rete infrastrutturale esistente e di previsione per migliorare l'accessibilità all'interno del territorio provinciale.

Miglioramento dato dall'integrazione dei diversi sistemi di trasporto in modo da poter rendere più appetibile l'utilizzo del trasporto pubblico rispetto a quello privato, dall'agevolazione nella creazione di aree per lo scambio modale.

Il piano promuove interventi di adeguamento della rete viabilistica per migliorare la qualità urbana in tema di sicurezza e fluidificazione del traffico.

Per quanto riguarda le piste ciclabili mira a sostenere lo sviluppo della mobilità ciclopedonale comunale ed intercomunale per poter favorire i collegamenti casa/scuola e casa/lavoro.

3.8 Piano e obiettivi comunali

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.

3.9 Piano e obiettivi comunali – Piano di Governo del Territorio

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Rescaldi è stato approvato con Delibere C.C. n.15, 16, 17, 18 del 2012. Sono seguite delibera di C.C. n.12 e n.13 del 2015.

Il Piano di Governo del Territorio è un progetto urbanistico unitario per il territorio comunale che si pone quali obiettivi quello di promuovere politiche per lo sviluppo economico e sociale dei residenti, mantenere e risanare i caratteri paesistico-ambientali e di abitabilità del territorio, organizzare la rete di mobilità urbana e intercomunale, migliorare i servizi a carattere locale, urbano e sovra comunale e valorizzare le risorse ambientali, storiche economiche del territorio.

Obiettivo dell'amministrazione comunale è quello di riorganizzare il sistema viario urbano, razionalizzare e rilanciare le attività produttive e migliorare il sistema ambiente.

Il Piano di Governo del Territorio del Comune di Rescaldina è in fase di revisione, per la stesura della VAS ci si è confrontati con l'amministrazione comunale ed i tecnici che hanno avviato la procedura per la revisione e l'aggiornamento del piano.

3.10 Piano e obiettivi comunali - Piano di classificazione acustica del territorio

Il piano di classificazione acustica del territorio del comune di Rescaldina è stato approvato definitivamente il 28/02/2014 con Delibera del C.C.

La classificazione acustica fornisce il quadro di riferimento per valutare i livelli di rumore presenti o previsti nel territorio comunale e , quindi, la base per programmare interventi e misure di controllo o riduzione dell'inquinamento acustico.

Obiettivi fondamentali sono quelli di prevenire il deterioramento di aree non inquinate e di risanare quelle dove attualmente sono riscontrabili livelli di rumorosità ambientale superiori ai valori limite.

4. VALUTAZIONE DI COERENZA

L'analisi di coerenza è lo strumento preposto alla valutazione degli obiettivi strategici e delle azioni definite dal Piano Urbano del Traffico in relazione ai livelli di pianificazione gerarchicamente sovraordinati ed in relazione a criteri di sostenibilità ambientale. L'approccio analitico rappresenta una metodologia finalizzata a stabilire la compatibilità tra gli obiettivi che i differenti strumenti di pianificazione definiscono durante la stesura del piano al fine di garantire la continuità logica nella definizione degli obiettivi e nel loro raggiungimento.

Per effettuare la valutazione di coerenza degli obiettivi del PUT rispetto a Piani sovraordinati nonché ai Piani di pari ordine si è ritenuto opportuno utilizzare un sistema di indicatori non numerici ma descrittivi di coerenza, la valutazione di massima è stata effettuata utilizzando i seguenti indicatori/descrittori dello stato di affinità strategica la cui misurazione viene espressa secondo i seguenti livelli di coerenza.

Tabella 4.1 Livelli di coerenza tra i diversi strumenti di pianificazione

LIVELLI DI COERENZA	
	PIENA COERENZA
	COERENZA DI MASSIMA
	OBIETTIVO SCARSAMENTE CORRELATO
	INCOERENZA DI MASSIMA
	INCOERENZA TOTALE

La valutazione di coerenza verticale tra il Piano Urbano del Traffico rispetto ai livelli di pianificazione sovraordinati ha l'obiettivo di valutare l'uniformità e la coerenza tra strategie, obiettivi ed azioni che verranno introdotti con il PUT. Lo scopo di questa analisi è quello di individuare preventivamente le incoerenze tra le previsioni di differenti strumenti, in modo tale da allineare il processo decisionale verso il raggiungimento di obiettivi comuni; qualora vi fossero scostamenti, anche minimi, risulterebbe fondamentale valutare le motivazioni e capire la strategia corretta da percorrere.

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE			
OBIETTIVI		COERENZA	
LIBRO BIANCO	Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030	Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade che prevede il declassamento di Via Matteotti e l'affidamento del ruolo di collegamento tra i quartieri agli assi contrapposti di Via Concordia e Via V. Veneto.	Riduzione inquinanti 
	Definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.	—	—
	Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada.	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili, nonché a facilitare le manovre alle intersezioni e renderle più sicure.	Più sicurezza stradale 
PIANO D'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA	Miglioramento dell'informazione: per rendere più facili gli spostamenti, la Commissione lavorerà in collaborazione con le autorità e gli operatori dei trasporti per migliorare i sistemi informativi delle reti di trasporto. Studierà le regole di accesso alle zone verdi o a traffico limitato adottate nei diversi paesi UE e prenderà in considerazione la necessità di ulteriori cambiamenti.	—	—
	Diritti dei passeggeri: la Commissione lavorerà con tutti i soggetti interessati per arrivare a un accordo sui diritti dei passeggeri dei trasporti urbani. Riconoscendo alle persone disabili lo stesso diritto di accesso al trasporto urbano del resto della popolazione, includerà la mobilità urbana nelle strategie UE sulla disabilità	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali	Allargamento percorsi pedonali 
	Migliore progettazione: una progettazione integrale può dare una buona risposta a molte delle sfide che le città hanno di fronte nel campo della mobilità. Per accelerare l'adozione di piani di mobilità sostenibile la Commissione preparerà del materiale informativo e lancerà delle attività promozionali. Produrrà anche dei documenti guida sui principali aspetti di questi piani, come la distribuzione delle merci e i sistemi di trasporto	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili. Miglioramento della qualità della mobilità ciclopedonale, della sicurezza stradale e dell'offerta di sosta ad uso pubblico, miglioramento dei livelli emissivi di inquinamento acustico e atmosferico.	Progettazione integrale 

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE			
	OBIETTIVI	COERENZA	
PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR	MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	
	Incentivare l'utilizzo di veicoli a minore impatto e progressiva sostituzione del parco veicoli pubblico	—	—
	Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico	—	—
	Disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, anche attraverso la regolamentazione degli accessi nelle aree congestionate	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.	Riduzione traffico 
	Promuovere l'innovazione e la ricerca nel campo della mobilità, dei combustibili, delle fonti energetiche pulite	—	—
	PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	
	Promuovere azioni per favorire gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, attraverso la definizione e l'attuazione di piani e programmi anche allo scopo, nelle situazioni di sofferenza, di rientrare entro tempi determinati e certi Promuovere azioni per il monitoraggio del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto	Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade e l'istituzione di nuovi sensi unici.	Riduzione traffico 
	Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico	—	—
	Prevedere, fin dalla fase progettuale delle infrastrutture, adeguate misure per il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e delle linee metropolitane di superficie e stradali	Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade e l'istituzione di nuovi sensi unici.	Riduzione traffico 
Assicurare la compatibilità tra sorgenti e recettori, elemento essenziale per la qualità della vita nelle dimensioni economica, sociale e ambientale, attraverso la classificazione e la mappatura acustica del territorio	—	—	

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

	OBIETTIVI	COERENZA		
	RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE		
PIANO TERRITORIALE REGIONALE – P.T.R.	Mettere in atto politiche di razionalizzazione e miglioramento del servizio di trasporto pubblico (in termini di efficienza e di sostenibilita')	—	—	
	Trasferire gradualmente le merci dalla gomma ai sistemi a basso livello di inquinamento ferro/acqua	—	—	
	Incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria	Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade che prevede il declassamento di Via Matteotti e l'affidamento del ruolo di collegamento tra i quartieri agli assi contrapposti di Via Concordia e Via V. Veneto.	↑	
	Potenziare, nelle aree metropolitane soggette a forte congestione, la rete ferroviaria urbana e suburbana, le metropolitane e metro tranvie, nonché le linee di forza del TPL su gomma	—	—	
	Trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico verso mezzo privato)	—	—	
	Promuovere studi e la progressiva attuazione di politiche dei tempi della città per consentire una migliore utilizzazione dei servizi di trasporto	—	—	
	Valorizzare la mobilità dolce come importate complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, realizzando idonee infrastrutture protette	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.	↑	
	Realizzare una rete ciclabili regionale continua sia per scopi ricreativi sia per favorire la mobilità essenziale di breve raggio	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.	↑	
		REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
	Incentivare forme di mobilità sostenibile migliorando la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico e trasferendo quote di passeggeri dal mezzo privato a quello pubblico	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.	↑	
Sviluppare nodi d'interscambio e interventi di riqualificazione delle stazioni affinché si trasformino in poli di interscambio modali e di integrazione fra servizi infrastrutturali e servizi urbani complessi, con attenzione all'aspetto dell'accessibilità pedonale e ciclabile	—	—		

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

			OBIETTIVI	COERENZA	
			REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR		Sviluppare una Rete Ferroviaria Regionale integrata e il servizio ad essa connesso	—	—	
		Realizzare interventi per la rimessa in funzione delle rete di idrovie minori esistenti e per lo sviluppo della navigazione sui laghi, per attivare un turismo ecocompatibile nelle aree più pregiate della regione	—	—	
		Realizzare un sistema di mobilità ciclistica, in connessione con la rete ciclabile regionale, che consenta gli spostamenti su brevi distanze favorendo l'uso della bicicletta per i collegamenti casa-lavoro, casa-studio, casa -svago	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.	Migliorare la mobilità dolce	
PIANO REGIONALE DELLA QUALITA' DELL'ARIA		Risanare le parti del territorio in cui vi sono situazioni di criticità, dove si intende mettere in atto misure volte ad ottenere il rispetto degli standard di qualità dell'aria	Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade che prevede il declassamento di Via Matteotti e l'affidamento del ruolo di collegamento tra i quartieri agli assi contrapposti di Via Concordia e Via V. Veneto.	Riduzione traffico	
		Prevenire e mantenere i livelli di qualità dell'aria laddove non si hanno condizioni di criticità con attuazione di misure volte ad evitare un deterioramento delle condizioni esistenti	Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade che prevede il declassamento di Via Matteotti e l'affidamento del ruolo di collegamento tra i quartieri agli assi contrapposti di Via Concordia e Via V. Veneto.	Riduzione del traffico nelle aree con maggiore criticità lieve aumento in alcune strade limitrofe	

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

			OBIETTIVI	COERENZA	
			SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'		
PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO		Sviluppare il sistema dei trasporti secondo modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibili, riducendo la necessità di spostamento, favorendo le relazioni di vicinato ed orientando la domanda di trasporto verso scelte modali e tecnologie meno impattanti	—	—	
		Utilizzare tecnologie e sistemi sostenibili al fine di minimizzare le pressioni ambientali, e indirizzando i fornitori di servizi di trasporto verso standard energetici sostenibili.	—	—	
		Favorire lo sviluppo dell'information technology applicata ai trasporti, per la gestione delle informazioni e per orientare le scelte dei viaggiatori	—	—	
		Potenziare il sistema delle connessioni viabilistiche trasversali, programmare collegamenti tangenziali per alleggerire il centro, creare linee di forza esterne, attivando opportuni accordi, ai sensi dell'art. 5 comma2, per costruire un quadro strategico concertato che metta a sistema le scelte comunali con i progetti di rilevanza sovralocale	Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade che prevede il declassamento di Via Matteotti e l'affidamento del ruolo di collegamento tra i quartieri agli assi contrapposti di Via Concordia e Via V. Veneto.	Riduzione traffici di attraversamento	
		Assumere un modello a rete e gerarchico del trasporto pubblico basato sul ferro per l'accesso al sistema urbano centrale, potenziando le linee ferroviarie e le metropolitane e favorendo le interconnessioni su nodi qualificati, esterni al capoluogo.	—	—	
		Orientare i sistemi tariffari sulla base dell'impatto ambientale dei differenti sistemi	—	—	
		Favorire lo sviluppo di una rete ciclabile di supporto agli spostamenti operativi quotidiani, connessa ai nodi di interscambio del trasporto pubblico e ai principali generatori di traffico	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili che colleghino i vari centri di interesse.	Migliorare la mobilità dolce	
		Assoggettare lo sviluppo del sistema infrastrutturale ad azioni mirate alla riduzione del consumo di suolo con adeguata progettazione delle aree contermini	—	—	



TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

				OBIETTIVI	COERENZA	
PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P. T. C. P. - MILANO	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'			SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'		
		Migliorare l'inserimento ambientale e paesistico delle nuove infrastrutture viabilistiche e di quelle da potenziare sia mediante soluzioni progettuali ambientalmente compatibili, sia proponendo adeguate opere di mitigazione e compensazione degli interventi		—		—
		Promuovere l'attività di mobility management a favore di uno sviluppo sostenibile e diffusione/incentivazione di sistemi di trasporto alternativi (car-sharing, car-pooling).		—		—
	LOGISTICA E INTERMODALITA'			LOGISTICA E INTERMODALITA'		
		Razionalizzare il sistema della logistica e favorire la localizzazione e lo sviluppo dei terminal e delle piattaforme logistiche in stretta correlazione con il sistema ferroviario e nell'ambito delle aree dismesse		—		—
		Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci.	Ridurre la pressione veicolare del centro di Rescalda e Rescaldina istituendo una serie di nuovi sensi unici e creando una nuova gerarchia stradale			Migliorare la viabilità 
	INTEGRAZIONE DELLE RETI			INTEGRAZIONE DELLE RETI		
		Favorire l'integrazione modale dei sistemi di trasporto pubblico locale con quella ferroviaria		—		—
		Prolungare verso l'esterno il sistema delle linee metropolitane milanesi, anche al fine di individuare interscambi in posizione meno prossima al capoluogo		—		—
		Potenziare l'accessibilità degli interscambi con particolare riguardo all'accessibilità pedonale e ciclabile e alle necessarie strutture di supporto	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.			Miglioramento mobilità dolce 

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO

OBIETTIVI	COERENZA	
INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Sviluppare il ruolo di centralità urbana degli interscambi, valorizzandone l'elevato livello di accessibilità, con particolare riferimento all'opportunità di concentrare l'offerta dei servizi e di funzioni strategiche di livello comunale e sovracomunale	—	—
MOBILITA' CICLABILE	MOBILITA' CICLABILE	
Incrementare la dotazione di piste e percorsi ciclabili protetti	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.	Miglioramento mobilità dolce
Integrare le reti di mobilità ciclabile e pedonale con le aree pedonali ed i percorsi destinati alla fruizione del territorio e dei parchi, valorizzando di interesse paesistico		
Favorire la realizzazione di servizi destinati allo sviluppo della ciclabilità quali il bike sharing, la costruzione di velo stazioni, l'incentivo alle imprese che attuano politiche attive a favore della ciclabilità	—	—
CORRIDOI TECNOLOGICI	CORRIDOI TECNOLOGICI	
Localizzare in appositi cavidotti, preferibilmente nel sottosuolo e lungo le infrastrutture per la mobilità, i corridoi tecnologici delle reti di interesse sovracomunale (gas, acqua, energia elettrica, reti telematiche, teleriscaldamento ecc)	—	—
CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	
Integrare e coordinare la programmazione dei trasporti (persone e merci) e la pianificazione territoriale	—	—
Favorire modelli territoriali ed urbani caratterizzati da basso impatto sul sistema della mobilità', al fine di limitare la necessità di spostamento casa /lavoro/servizi/tempo libero	Riorganizzare la viabilità del centro, attraverso l'istituzione di nuovi sensi unici, per recuperare spazi da destinare alla mobilità dolce	Migliorare la Mobilità dolce 
Concentrare lo sviluppo urbano nei luoghi di maggior accessibilità e in condizione di sostenibilità delle differenti modalità di trasporto	—	—
Individuare processi e strumenti di governo della mobilità a scala locale per una gestione flessibile dell'offerta di trasporto e la diffusione di tecnologie e sistemi a basso impatto ambientale	—	—

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

			OBIETTIVI	COERENZA	
			MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE	MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE	
PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - VARESE		Migliorare l'accessibilità all'interno del territorio provinciale ed il collegamento tra le reti provinciali del trasporto e quelle regionali e nazionali, a sostegno dello sviluppo socio economico e turistico dell'intera provincia	—	—	
		Garantire nel tempo funzionalità e compatibilità territoriale della rete infrastrutturale, esistente e di previsione		Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade	Riduzione traffico di attraversamento
		Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale			
		Sostenere la domanda di servizi ferroviari, e la corretta integrazione con il trasporto privato, attraverso lo sviluppo di aree per il cambio modale	—	—	—
		Integrare i diversi sistemi di trasporto e le differenti reti infrastrutturali ai fini dell'organizzazione dei flussi di persone e merci e per favorire il riequilibrio modale ferro-gomma, trasporto privato-trasporto pubblico	—	—	—
		promuovere interventi di adeguamento e di potenziamento della rete viabilistica, finalizzati al miglioramento della qualità urbana in tema di sicurezza e fluidificazione del traffico, favorendo l'organizzazione gerarchica della rete stradale		Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade. Istituzione di una serie di sensi unici.	Più sicurezza stradale
		Migliorare la fruibilità e l'efficienza della rete stradale esistente e in progetto, attraverso indirizzi tesi a conservare e, ove possibile, migliorare le caratteristiche delle strade esistenti, nonché a disincentivare l'immissione del traffico urbano in strade dedicate ai collegamenti extraurbani		Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade. Istituzione di una serie di sensi unici.	Riduzione traffico
		Sostenere e sviluppare la mobilità ciclo-pedonale intercomunale al fine di favorire gli spostamenti per lavoro e tempo libero		Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.	Migliorare la mobilità dolce
		Favorire gli spostamenti e la fruibilità dei luoghi con elevate qualità paesistico-ambientali, anche attraverso una rete di piste ciclabili intercomunali			
		Promuovere forme di mobilità veicolare alternativa quali car sharing, car pooling, autobus a chiamata o su linee dedicate	—	—	—
		Promuovere politiche di insediamento di poli per la logistica in prossimità dei principali nodi ferroviari e autostradali	—	—	—
		promuovere e incentivare programmi di sviluppo territoriale coerenti con l'obiettivo di valorizzare la navigazione quale risorsa turistica e commerciale oltre che come modalità di trasporto locale	—	—	—

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

			OBIETTIVI	COERENZA	
PIANO DI AZIONE ENERGIA SOSTENIBILE - P.A.E.S.	MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.			MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	
		Potenziamento della mobilità lenta e della ciclabile, in grado di assicurare l'accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di mobilità di scala vasta. E' previsto l'ampliamento delle piste ciclabili esistenti		Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.	Miglioramento mobilità dolce 
		Inserimento di sensi unici nelle strade urbane per poter realizzare nuove piste ciclabili			
		Realizzazione di parcheggi attrezzati e rastrelliere per biciclette in concomitanza di nodi di interscambio, aree commerciali e zone di interesse pubblico (azione TR12B) (2012-2020).	—	—	
	PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.			PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	
		Miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);		Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade. Istituzione di una serie di sensi unici.	Riduzione traffico di attraversamento Miglioramento mobilità dolce 
		Miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);			
		Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;			
		Risparmio energetico	—	—	

TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE

			TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE	
PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO - PGT	OBIETTIVI	COERENZA		
	MIGLIORARE LA MOBILITA'	MIGLIORARE LA MOBILITA'		
	Risoluzione delle criticità di traffico connesse alla rete locale	Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina attraverso una nuova proposta di classificazione funzionale delle strade. Istituzione di una serie di senti unici per migliorare e completare la mobilità dolce	Riduzione del traffico di attraversamento Miglioramento mobilità dolce 	
	Favorire accessibilità del territorio dalla rete di comunicazione principale			
	Velocizzare la mobilità sulla rete infrastrutturale del territorio			
Elaborazione di soluzioni per l'incentivo della mobilità debole				

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

OBIETTIVI	COERENZA		
LIBRO BIANCO	Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030	—	—
	Definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.	—	—
	Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada.	—	—
PIANO D'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA	Miglioramento dell'informazione: per rendere più facili gli spostamenti, la Commissione lavorerà in collaborazione con le autorità e gli operatori dei trasporti per migliorare i sistemi informativi delle reti di trasporto. Studierà le regole di accesso alle zone verdi o a traffico limitato adottate nei diversi paesi UE e prenderà in considerazione la necessità di ulteriori cambiamenti.	—	—
	Diritti dei passeggeri: la Commissione lavorerà con tutti i soggetti interessati per arrivare a un accordo sui diritti dei passeggeri dei trasporti urbani. Riconoscendo alle persone disabili lo stesso diritto di accesso al trasporto urbano del resto della popolazione, includerà la mobilità urbana nelle strategie UE sulla disabilità	—	—
	Migliore progettazione: una progettazione integrale può dare una buona risposta a molte delle sfide che le città hanno di fronte nel campo della mobilità. Per accelerare l'adozione di piani di mobilità sostenibile la Commissione preparerà del materiale informativo e lancerà delle attività promozionali. Produrrà anche dei documenti guida sui principali aspetti di questi piani, come la distribuzione delle merci e i sistemi di trasporto	—	—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR

MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	
Incentivare l'utilizzo di veicoli a minore impatto e progressiva sostituzione del parco veicoli pubblico	—	—
Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico		
Disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, anche attraverso la regolamentazione degli accessi nelle aree congestionate	—	—
Promuovere l'innovazione e la ricerca nel campo della mobilità, dei combustibili, delle fonti energetiche pulite	—	—
Ridurre le emissioni inquinanti climalteranti in atmosfera degli edifici, favorendo, sia mediante nuove norme sia mediante incentivi finanziari, la progettazione e la realizzazione di nuovi edifici, nonché la riqualificazione di quelli esistenti, con criteri costruttivi idonei ad assicurare la riduzione dei consumi energetici, l'autoproduzione di energia, e la sostenibilità ambientale dell'abitare	—	—
PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	
Promuovere azioni per favorire gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, attraverso la definizione e l'attuazione di piani e programmi anche allo scopo, nelle situazioni di sofferenza, di rientrare entro tempi determinati e certi Promuovere azioni per il monitoraggio del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto	—	—
Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico	—	—
Prevedere, fin dalla fase progettuale delle infrastrutture, adeguate misure per il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e delle linee metropolitane di superficie e stradali	—	—
Assicurare la compatibilità tra sorgenti e recettori, elemento essenziale per la qualità della vita nelle dimensioni economica, sociale e ambientale, attraverso la classificazione e la mappatura acustica del territorio	—	—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR

RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	
Mettere in atto politiche di razionalizzazione e miglioramento del servizio di trasporto pubblico (in termini di efficienza e di sostenibilità)	Garantire un' adeguata offerta di sosta per i residenti della zona stazione ed interventi di miglioramento per l'accessibilità ciclopedonale e trasporto pubblico	Regolamentazione della sosta 
Trasferire gradualmente le merci dalla gomma ai sistemi a basso livello di inquinamento ferro/acqua	—	—
Incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria	—	—
Potenziare, nelle aree metropolitane soggette a forte congestione, la rete ferroviaria urbana e suburbana, le metropolitane e metro tranvie, nonché le linee di forza del TPL su gomma	—	—
Trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico verso mezzo privato)	Garantire un' adeguata offerta di sosta per i residenti della zona stazione	Aumento offerta parcheggi 
Promuovere studi e la progressiva attuazione di politiche dei tempi della città per consentire una migliore utilizzazione dei servizi di trasporto	—	—
Valorizzare la mobilità dolce come importate complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, realizzando idonee infrastrutture protette	—	—
Realizzare una rete ciclabile regionale continua sia per scopi ricreativi sia per favorire la mobilità essenziale di breve raggio	—	—
REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
Incentivare forme di mobilità sostenibile migliorando la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico e trasferendo quote di passeggeri dal mezzo privato a quello pubblico	—	—
Sviluppare nodi d'interscambio e interventi di riqualificazione delle stazioni affinché si trasformino in poli di interscambio modali e di integrazione fra servizi infrastrutturali e servizi urbani complessi, con attenzione all'aspetto dell'accessibilità pedonale e ciclabile	—	—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

		OBIETTIVI	COERENZA	
		REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR		Sviluppare una Rete Ferroviaria Regionale integrata e il servizio ad essa connesso	—	—
		Realizzare interventi per la rimessa in funzione delle rete di idrovie minori esistenti e per lo sviluppo della navigazione sui laghi, per attivare un turismo ecocompatibile nelle aree più pregiate della regione	—	—
		Realizzare un sistema di mobilità ciclistica, in connessione con la rete ciclabile regionale, che consenta gli spostamenti su brevi distanze favorendo l'uso della bicicletta per i collegamenti casa-lavoro, casa-studio, casa -svago	—	—
PIANO REGIONALE DELLA QUALITA' DELL'ARIA		Risanare le parti del territorio in cui vi sono situazioni di criticità, dove si intende mettere in atto misure volte ad ottenere il rispetto degli standard di qualità dell'aria	—	—
		Prevenire e mantenere i livelli di qualità dell'aria laddove non si hanno condizioni di criticità con attuazione di misure volte ad evitare un deterioramento delle condizioni esistenti	—	—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

OBIETTIVI

COERENZA

SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO

Sviluppare il sistema dei trasporti secondo modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibili, riducendo la necessità di spostamento, favorendo le relazioni di vicinato ed orientando la domanda di trasporto verso scelte modali e tecnologie meno impattanti

—

—

Utilizzare tecnologie e sistemi sostenibili al fine di minimizzare le pressioni ambientali, e indirizzando i fornitori di servizi di trasporto verso standard energetici sostenibili.

—

—

Favorire lo sviluppo dell'information technology applicata ai trasporti, per la gestione delle informazioni e per orientare le scelte dei viaggiatori

—

—

Potenziare il sistema delle connessioni viabilistiche trasversali, programmare collegamenti tangenziali per alleggerire il centro, creare linee di forza esterne, attivando opportuni accordi, ai sensi dell'art. 5 comma 2, per costruire un quadro strategico concertato che metta a sistema le scelte comunali con i progetti di rilevanza sovralocale

—

—

Assumere un modello a rete e gerarchico del trasporto pubblico basato sul ferro per l'accesso al sistema urbano centrale, potenziando le linee ferroviarie e le metropolitane e favorendo le interconnessioni su nodi qualificati, esterni al capoluogo.

—

—

Orientare i sistemi tariffari sulla base dell'impatto ambientale dei differenti sistemi

—

—

Favorire lo sviluppo di una rete ciclabile di supporto agli spostamenti operativi quotidiani, connessa ai nodi di interscambio del trasporto pubblico e ai principali generatori di traffico

—

—

Assoggettare lo sviluppo del sistema infrastrutturale ad azioni mirate alla riduzione del consumo di suolo con adeguata progettazione delle aree contermini

—

—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO

SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'	
Migliorare l'inserimento ambientale e paesistico delle nuove infrastrutture viabilistiche e di quelle da potenziare sia mediante soluzioni progettuali ambientalmente compatibili, sia proponendo adeguate opere di mitigazione e compensazione degli interventi	—	—
Promuovere l'attività di mobility management a favore di uno sviluppo sostenibile e diffusione/incentivazione di sistemi di trasporto alternativi (car-sharing, car-pooling).	—	—
LOGISTICA E INTERMODALITA'	LOGISTICA E INTERMODALITA'	
Razionalizzare il sistema della logistica e favorire la localizzazione e lo sviluppo dei terminal e delle piattaforme logistiche in stretta correlazione con il sistema ferroviario e nell'ambito delle aree dismesse	—	—
Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci.	—	—
Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci	—	—
INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Favorire l'integrazione modale dei sistemi di trasporto pubblico locale con quella ferroviaria	—	—
Prolungare verso l'esterno il sistema delle linee metropolitane milanesi, anche al fine di individuare interscambi in posizione meno prossima al capoluogo	—	—
Potenziare l'accessibilità degli interscambi con particolare riguardo all'accessibilità pedonale e ciclabile e alle necessarie strutture di supporto	—	—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P. T. C. P. - MILANO

INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Sviluppare il ruolo di centralità urbana degli interscambi, valorizzandone l'elevato livello di accessibilità, con particolare riferimento all'opportunità di concentrare l'offerta dei servizi e di funzioni strategiche di livello comunale e sovracomunale	Garantire un'adeguata offerta di sosta per i residenti e gli addetti della zona della Stazione, aumento dell'offerta di parcheggi per gli utenti della stazione	Regolamentazione della sosta 
MOBILITA' CICLABILE	MOBILITA' CICLABILE	
Incrementare la dotazione di piste e percorsi ciclabili protetti	—	—
Integrare le reti di mobilità ciclabile e pedonale con le aree pedonali ed i percorsi destinati alla fruizione del territorio e dei parchi, valorizzando di interesse paesistico	—	—
Favorire la realizzazione di servizi destinati allo sviluppo della ciclabilità quali il bike sharing, la costruzione di velo stazioni, l'incentivo alle imprese che attuano politiche attive a favore della ciclabilità	—	—
CORRIDOI TECNOLOGICI	CORRIDOI TECNOLOGICI	
Localizzare in appositi cavidotti, preferibilmente nel sottosuolo e lungo le infrastrutture per la mobilità, i corridoi tecnologici delle reti di interesse sovracomunale (gas, acqua, energia elettrica, reti telematiche, teleriscaldamento ecc)	—	—
CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	
Integrare e coordinare la programmazione dei trasporti (persone e merci) e la pianificazione territoriale	—	—
Favorire modelli territoriali ed urbani caratterizzati da basso impatto sul sistema della mobilità', al fine di limitare la necessità di spostamento casa /lavoro/servizi/tempo libero	—	—
Concentrare lo sviluppo urbano nei luoghi di maggior accessibilità e in condizione di sostenibilità delle differenti modalità di trasporto	—	—
Individuare processi e strumenti di governo della mobilità a scala locale per una gestione flessibile dell'offerta di trasporto e la diffusione di tecnologie e sistemi a basso impatto ambientale	—	—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - VARESE

OBIETTIVI	COERENZA	
MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE	MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE	
Migliorare l'accessibilità all'interno del territorio provinciale ed il collegamento tra le reti provinciali del trasporto e quelle regionali e nazionali, a sostegno dello sviluppo socio economico e turistico dell'intera provincia	—	—
Garantire nel tempo funzionalità e compatibilità territoriale della rete infrastrutturale, esistente e di previsione	—	—
Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale	—	—
Sostenere la domanda di servizi ferroviari, e la corretta integrazione con il trasporto privato, attraverso lo sviluppo di aree per il cambio modale	Garantire un'adeguata offerta di sosta per i residenti e gli addetti della zona della Stazione, aumento dell'offerta di parcheggi per gli utenti della stazione	Aumento offerta di parcheggi
Integrare i diversi sistemi di trasporto e le differenti reti infrastrutturali ai fini dell'organizzazione dei flussi di persone e merci e per favorire il riequilibrio modale ferro-gomma, trasporto privato-trasporto pubblico		
promuovere interventi di adeguamento e di potenziamento della rete viabilistica, finalizzati al miglioramento della qualità urbana in tema di sicurezza e fluidificazione del traffico, favorendo l'organizzazione gerarchica della rete stradale	—	—
Migliorare la fruibilità e l'efficienza della rete stradale esistente e in progetto, attraverso indirizzi tesi a conservare e, ove possibile, migliorare le caratteristiche delle strade esistenti, nonché a disincentivare l'immissione del traffico urbano in strade dedicate ai collegamenti extraurbani	Messa a norma della sosta su strada istituendo il senso unico ed allargando o creando percorsi pedonali sicuri dove non sono a norma o dove non sono presenti	Sicurezza stradale 
Sostenere e sviluppare la mobilità ciclo-pedonale intercomunale al fine di favorire gli spostamenti per lavoro e tempo libero	—	—
Favorire gli spostamenti e la fruibilità dei luoghi con elevate qualità paesistico-ambientali, anche attraverso una rete di piste ciclabili intercomunali	—	—
Promuovere forme di mobilità veicolare alternativa quali car sharing, car pooling, autobus a chiamata o su linee dedicate	—	—
Promuovere politiche di insediamento di poli per la logistica in prossimità dei principali nodi ferroviari e autostradali	—	—
promuovere e incentivare programmi di sviluppo territoriale coerenti con l'obiettivo di valorizzare la navigazione quale risorsa turistica e commerciale oltre che come modalità di trasporto locale	—	—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

PIANO DI AZIONE ENERGIA SOSTENIBILE - P.A.E.S.

OBIETTIVI	COERENZA	
MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	
Potenziamento della mobilità lenta e della ciclabile, in grado di assicurare l'accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di mobilità di scala vasta. E' previsto l'ampliamento delle piste ciclabili esistenti	—	—
Inserimento di sensi unici nelle strade urbane per poter realizzare nuove piste ciclabili	—	—
Realizzazione di parcheggi attrezzati e rastrelliere per biciclette in concomitanza di nodi di interscambio, aree commerciali e zone di interesse pubblico (azione TR12B) (2012-2020).	—	—
PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	
Miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);	Regolamentazione della sosta intorno all'area della Stazione Creazione di nuove aree di sosta per pedolari	Regolamentazione della sosta 
Miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);	—	—
Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;	—	—
Risparmio energetico	—	—

TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO - PGT	OBIETTIVI	COERENZA		
	MIGLIORARE LA MOBILITA'	MIGLIORARE LA MOBILITA'		
	Risoluzione delle criticità di traffico connesse alla rete locale	.	—	—
	Favorire accessibilità del territorio dalla rete di comunicazione principale	.	—	—
	Velocizzare la mobilità sulla rete infrastrutturale del territorio	.	—	—
Elaborazione di soluzioni per l'incentivo della mobilità debole	.	—	—	

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

	OBIETTIVI	COERENZA	
LIBRO BIANCO	Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030	—	—
	Definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.	—	—
	Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada.	—	—
PIANO D'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA	Miglioramento dell'informazione: per rendere più facili gli spostamenti, la Commissione lavorerà in collaborazione con le autorità e gli operatori dei trasporti per migliorare i sistemi informativi delle reti di trasporto. Studierà le regole di accesso alle zone verdi o a traffico limitato adottate nei diversi paesi UE e prenderà in considerazione la necessità di ulteriori cambiamenti.	—	—
	Diritti dei passeggeri: la Commissione lavorerà con tutti i soggetti interessati per arrivare a un accordo sui diritti dei passeggeri dei trasporti urbani. Riconoscendo alle persone disabili lo stesso diritto di accesso al trasporto urbano del resto della popolazione, includerà la mobilità urbana nelle strategie UE sulla disabilità	—	—
	Migliore progettazione: una progettazione integrale può dare una buona risposta a molte delle sfide che le città hanno di fronte nel campo della mobilità. Per accelerare l'adozione di piani di mobilità sostenibile la Commissione preparerà del materiale informativo e lancerà delle attività promozionali. Produrrà anche dei documenti guida sui principali aspetti di questi piani, come la distribuzione delle merci e i sistemi di trasporto	—	—

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR

MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	
Incentivare l'utilizzo di veicoli a minore impatto e progressiva sostituzione del parco veicoli pubblico	—	—
Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliamento servizio 
Disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, anche attraverso la regolamentazione degli accessi nelle aree congestionate		
Promuovere l'innovazione e la ricerca nel campo della mobilità, dei combustibili, delle fonti energetiche pulite	—	—
Ridurre le emissioni inquinanti climalteranti in atmosfera degli edifici, favorendo, sia mediante nuove norme sia mediante incentivi finanziari, la progettazione e la realizzazione di nuovi edifici, nonché la riqualificazione di quelli esistenti, con criteri costruttivi idonei ad assicurare la riduzione dei consumi energetici, l'autoproduzione di energia, e la sostenibilità ambientale dell'abitare	—	—
PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	
Promuovere azioni per favorire gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, attraverso la definizione e l'attuazione di piani e programmi anche allo scopo, nelle situazioni di sofferenza, di rientrare entro tempi determinati e certi	—	—
Promuovere azioni per il monitoraggio del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliamento servizio 
Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico		
Prevedere, fin dalla fase progettuale delle infrastrutture, adeguate misure per il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e delle linee metropolitane di superficie e stradali	—	—
Assicurare la compatibilità tra sorgenti e recettori, elemento essenziale per la qualità della vita nelle dimensioni economica, sociale e ambientale, attraverso la classificazione e la mappatura acustica del territorio	—	—

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR

RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	
Mettere in atto politiche di razionalizzazione e miglioramento del servizio di trasporto pubblico (in termini di efficienza e di sostenibilita')	—	—
Trasferire gradualmente le merci dalla gomma ai sistemi a basso livello di inquinamento ferro/acqua	—	—
Incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria	—	—
Potenziare, nelle aree metropolitane soggette a forte congestione, la rete ferroviaria urbana e suburbana, le metropolitane e metro tranvie, nonché le linee di forza del TPL su gomma	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliamento servizio 
Trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico verso mezzo privato)	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliamento servizio 
Promuovere studi e la progressiva attuazione di politiche dei tempi della città per consentire una migliore utilizzazione dei servizi di trasporto	—	—
Valorizzare la mobilità dolce come importate complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, realizzando idonee infrastrutture protette	—	—
Realizzare una rete ciclabili regionale continua sia per scopi ricreativi sia per favorire la mobilità essenziale di breve raggio	—	—
REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
Incentivare forme di mobilità sostenibile migliorando la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico e trasferendo quote di passeggeri dal mezzo privato a quello pubblico	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliamento del servizio
Sviluppare nodi d'interscambio e interventi di riqualificazione delle stazioni affinché si trasformino in poli di interscambio modali e di integrazione fra servizi infrastrutturali e servizi urbani complessi, con attenzione all'aspetto dell'accessibilità pedonale e ciclabile		

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

OBIETTIVI

COERENZA

	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR	Sviluppare una Rete Ferroviaria Regionale integrata e il servizio ad essa connesso	—	—
	Realizzare interventi per la rimessa in funzione delle rete di idrovie minori esistenti e per lo sviluppo della navigazione sui laghi, per attivare un turismo ecocompatibile nelle aree più pregiate della regione	—	—
	Realizzare un sistema di mobilità ciclistica, in connessione con la rete ciclabile regionale, che consenta gli spostamenti su brevi distanze favorendo l'uso della bicicletta per i collegamenti casa-lavoro, casa-studio, casa -svago	—	—
PIANO REGIONALE DELLA QUALITA' DELL'ARIA	Risanare le parti del territorio in cui vi sono situazioni di criticità, dove si intende mettere in atto misure volte ad ottenere il rispetto degli standard di qualità dell'aria	—	—
	Prevenire e mantenere i livelli di qualità dell'aria laddove non si hanno condizioni di criticità con attuazione di misure volte ad evitare un deterioramento delle condizioni esistenti	—	—

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

OBIETTIVI

COERENZA

SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO

Sviluppare il sistema dei trasporti secondo modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibili, riducendo la necessità di spostamento, favorendo le relazioni di vicinato ed orientando la domanda di trasporto verso scelte modali e tecnologie meno impattanti	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliamento servizio 
Utilizzare tecnologie e sistemi sostenibili al fine di minimizzare le pressioni ambientali, e indirizzando i fornitori di servizi di trasporto verso standard energetici sostenibili.	—	—
Favorire lo sviluppo dell'information technology applicata ai trasporti, per la gestione delle informazioni e per orientare le scelte dei viaggiatori	—	—
Potenziare il sistema delle connessioni viabilistiche trasversali, programmare collegamenti tangenziali per alleggerire il centro, creare linee di forza esterne, attivando opportuni accordi, ai sensi dell'art. 5 comma2, per costruire un quadro strategico concertato che metta a sistema le scelte comunali con i progetti di rilevanza sovralocale	—	—
Assumere un modello a rete e gerarchico del trasporto pubblico basato sul ferro per l'accesso al sistema urbano centrale, potenziando le linee ferroviarie e le metropolitane e favorendo le interconnessioni su nodi qualificati, esterni al capoluogo.	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliare il servizio 
Orientare i sistemi tariffari sulla base dell'impatto ambientale dei differenti sistemi	—	—
Favorire lo sviluppo di una rete ciclabile di supporto agli spostamenti operativi quotidiani, connessa ai nodi di interscambio del trasporto pubblico e ai principali generatori di traffico	—	—
Assoggettare lo sviluppo del sistema infrastrutturale ad azioni mirate alla riduzione del consumo di suolo con adeguata progettazione delle aree contermini	—	—

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO

SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'	
Migliorare l'inserimento ambientale e paesistico delle nuove infrastrutture viabilistiche e di quelle da potenziare sia mediante soluzioni progettuali ambientalmente compatibili, sia proponendo adeguate opere di mitigazione e compensazione degli interventi	—	—
Promuovere l'attività di mobility management a favore di uno sviluppo sostenibile e diffusione/incentivazione di sistemi di trasporto alternativi (car-sharing, car-pooling).	—	—
LOGISTICA E INTERMODALITA'	LOGISTICA E INTERMODALITA'	
Razionalizzare il sistema della logistica e favorire la localizzazione e lo sviluppo dei terminal e delle piattaforme logistiche in stretta correlazione con il sistema ferroviario e nell'ambito delle aree dismesse	—	—
Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci.	—	—
Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci	—	—
INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Favorire l'integrazione modale dei sistemi di trasporto pubblico locale con quella ferroviaria	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliare servizio 
Prolungare verso l'esterno il sistema delle linee metropolitane milanesi, anche al fine di individuare interscambi in posizione meno prossima al capoluogo	—	—
Potenziare l'accessibilità degli interscambi con particolare riguardo all'accessibilità pedonale e ciclabile e alle necessarie strutture di supporto	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliare servizio 

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P. T. C. P. - MILANO

INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Sviluppare il ruolo di centralità urbana degli interscambi, valorizzandone l'elevato livello di accessibilità, con particolare riferimento all'opportunità di concentrare l'offerta dei servizi e di funzioni strategiche di livello comunale e sovracomunale	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliare il servizio 
MOBILITA' CICLABILE	MOBILITA' CICLABILE	
Incrementare la dotazione di piste e percorsi ciclabili protetti	—	—
Integrare le reti di mobilità ciclabile e pedonale con le aree pedonali ed i percorsi destinati alla fruizione del territorio e dei parchi, valorizzando di interesse paesistico	—	—
Favorire la realizzazione di servizi destinati allo sviluppo della ciclabilità quali il bike sharing, la costruzione di velo stazioni, l'incentivo alle imprese che attuano politiche attive a favore della ciclabilità	—	—
CORRIDOI TECNOLOGICI	CORRIDOI TECNOLOGICI	
Localizzare in appositi caviddotti, preferibilmente nel sottosuolo e lungo le infrastrutture per la mobilità, i corridoi tecnologici delle reti di interesse sovracomunale (gas, acqua, energia elettrica, reti telematiche, teleriscaldamento ecc)	—	—
CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	
Integrare e coordinare la programmazione dei trasporti (persone e merci) e la pianificazione territoriale	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliare servizio 
Favorire modelli territoriali ed urbani caratterizzati da basso impatto sul sistema della mobilità', al fine di limitare la necessità di spostamento casa /lavoro/servizi/tempo libero	—	—
Concentrare lo sviluppo urbano nei luoghi di maggior accessibilità e in condizione di sostenibilità delle differenti modalità di trasporto	—	—
Individuare processi e strumenti di governo della mobilità a scala locale per una gestione flessibile dell'offerta di trasporto e la diffusione di tecnologie e sistemi a basso impatto ambientale	—	—

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - VARESE

MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE	MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE	
Migliorare l'accessibilità all'interno del territorio provinciale ed il collegamento tra le reti provinciali del trasporto e quelle regionali e nazionali, a sostegno dello sviluppo socio economico e turistico dell'intera provincia	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliare servizio 
Garantire nel tempo funzionalità e compatibilità territoriale della rete infrastrutturale, esistente e di previsione	—	—
Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliare servizio 
Sostenere la domanda di servizi ferroviari, e la corretta integrazione con il trasporto privato, attraverso lo sviluppo di aree per il cambio modale	Propone l'istituzione di un servizio, con una nuova linea o con il potenziamento di linee interurbane esistenti, di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	Ampliare servizio
Integrare i diversi sistemi di trasporto e le differenti reti infrastrutturali ai fini dell'organizzazione dei flussi di persone e merci e per favorire il riequilibrio modale ferro-gomma, trasporto privato-trasporto pubblico		
promuovere interventi di adeguamento e di potenziamento della rete viabilistica, finalizzati al miglioramento della qualità urbana in tema di sicurezza e fluidificazione del traffico, favorendo l'organizzazione gerarchica della rete stradale	—	—
Migliorare la fruibilità e l'efficienza della rete stradale esistente e in progetto, attraverso indirizzi tesi a conservare e, ove possibile, migliorare le caratteristiche delle strade esistenti, nonché a disincentivare l'immissione del traffico urbano in strade dedicate ai collegamenti extraurbani	—	—
Sostenere e sviluppare la mobilità ciclo-pedonale intercomunale al fine di favorire gli spostamenti per lavoro e tempo libero	—	—
Favorire gli spostamenti e la fruibilità dei luoghi con elevate qualità paesistico-ambientali, anche attraverso una rete di piste ciclabili intercomunali	—	—
Promuovere forme di mobilità veicolare alternativa quali car sharing, car pooling, autobus a chiamata o su linee dedicate	—	—
Promuovere politiche di insediamento di poli per la logistica in prossimità dei principali nodi ferroviari e autostradali	—	—
promuovere e incentivare programmi di sviluppo territoriale coerenti con l'obiettivo di valorizzare la navigazione quale risorsa turistica e commerciale oltre che come modalità di trasporto locale	—	—

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO DI AZIONE ENERGIA SOSTENIBILE - P.A.E.S.

MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	
Potenziamento della mobilità lenta e della ciclabile, in grado di assicurare l'accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di mobilità di scala vasta. E' previsto l'ampliamento delle piste ciclabili esistenti	—	—
Inserimento di sensi unici nelle strade urbane per poter realizzare nuove piste ciclabili	—	—
Realizzazione di parcheggi attrezzati e rastrelliere per biciclette in concomitanza di nodi di interscambio, aree commerciali e zone di interesse pubblico (azione TR12B) (2012-2020).	—	—
PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	
Miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);	—	—
Miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);	—	—
Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;	Propone l'istituzione di un servizio di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro	
Risparmio energetico	—	—

TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO - PGT	OBIETTIVI	COERENZA	
	MIGLIORARE LA MOBILITA'	MIGLIORARE LA MOBILITA'	
Risoluzione delle criticità di traffico connesse alla rete locale	—	—	
Favorire accessibilità del territorio dalla rete di comunicazione principale	Propone l'istituzione di un servizio di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina con i comuni contermini non serviti dalle linee su ferro		
Velocizzare la mobilità sulla rete infrastrutturale del territorio	—	—	
Elaborazione di soluzioni per l'incentivo della mobilità debole	—	—	

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

	OBIETTIVI	COERENZA	
LIBRO BIANCO	Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030	—	—
	Definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.	—	—
	Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada.	Istituzione di una serie di sensi unici finalizzati al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili, nonché a facilitare le manovre alle intersezioni e renderle più sicure.	Più sicurezza stradale 
PIANO D'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA	Miglioramento dell'informazione: per rendere più facili gli spostamenti, la Commissione lavorerà in collaborazione con le autorità e gli operatori dei trasporti per migliorare i sistemi informativi delle reti di trasporto. Studierà le regole di accesso alle zone verdi o a traffico limitato adottate nei diversi paesi UE e prenderà in considerazione la necessità di ulteriori cambiamenti.	—	—
	Diritti dei passeggeri: la Commissione lavorerà con tutti i soggetti interessati per arrivare a un accordo sui diritti dei passeggeri dei trasporti urbani. Riconoscendo alle persone disabili lo stesso diritto di accesso al trasporto urbano del resto della popolazione, includerà la mobilità urbana nelle strategie UE sulla disabilità	—	—
	Migliore progettazione: una progettazione integrale può dare una buona risposta a molte delle sfide che le città hanno di fronte nel campo della mobilità. Per accelerare l'adozione di piani di mobilità sostenibile la Commissione preparerà del materiale informativo e lancerà delle attività promozionali. Produrrà anche dei documenti guida sui principali aspetti di questi piani, come la distribuzione delle merci e i sistemi di trasporto	—	—

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR

MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	
Incentivare l'utilizzo di veicoli a minore impatto e progressiva sostituzione del parco veicoli pubblico	—	—
Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico	—	—
Disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, anche attraverso la regolamentazione degli accessi nelle aree congestionate	Creare una vera e propria rete funzionale per la mobilità dolce al servizio dei cittadini.	
Promuovere l'innovazione e la ricerca nel campo della mobilità, dei combustibili, delle fonti energetiche pulite	—	—
Ridurre le emissioni inquinanti climalteranti in atmosfera degli edifici, favorendo, sia mediante nuove norme sia mediante incentivi finanziari, la progettazione e la realizzazione di nuovi edifici, nonché la riqualificazione di quelli esistenti, con criteri costruttivi idonei ad assicurare la riduzione dei consumi energetici, l'autoproduzione di energia, e la sostenibilità ambientale dell'abitare	—	—
PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	
Promuovere azioni per favorire gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, attraverso la definizione e l'attuazione di piani e programmi anche allo scopo, nelle situazioni di sofferenza, di rientrare entro tempi determinati e certi Promuovere azioni per il monitoraggio del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto	La realizzazione di un rete per la mobilità dolce funzionale ben realizzata spingerebbe al minor utilizzo dell'auto privata a favore della mobilità dolce, come conseguenza si avrebbe una riduzione del rumore.	
Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico	—	—
Prevedere, fin dalla fase progettuale delle infrastrutture, adeguate misure per il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e delle linee metropolitane di superficie e stradali	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi	Ampliamento rete 
Assicurare la compatibilità tra sorgenti e recettori, elemento essenziale per la qualità della vita nelle dimensioni economica, sociale e ambientale, attraverso la classificazione e la mappatura acustica del territorio	—	—

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR

RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	
Mettere in atto politiche di razionalizzazione e miglioramento del servizio di trasporto pubblico (in termini di efficienza e di sostenibilità)	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi	Ampliamento rete 
Trasferire gradualmente le merci dalla gomma ai sistemi a basso livello di inquinamento ferro/acqua	—	—
Incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria	—	—
Potenziare, nelle aree metropolitane soggette a forte congestione, la rete ferroviaria urbana e suburbana, le metropolitane e metro tranvie, nonché le linee di forza del TPL su gomma	—	—
Trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico verso mezzo privato)	Realizzare un efficiente collegamento ciclabile con la stazione e realizzare una Velostazione adiacente alla stazione per il parcheggio sicuro delle biciclette	
Promuovere studi e la progressiva attuazione di politiche dei tempi della città per consentire una migliore utilizzazione dei servizi di trasporto	Realizzare un efficiente collegamento ciclabile con la stazione e realizzare una Velostazione adiacente alla stazione per il parcheggio sicuro delle biciclette	
Valorizzare la mobilità dolce come importate complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, realizzando idonee infrastrutture protette	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi	Ampliamento rete 
Realizzare una rete ciclabili regionale continua sia per scopi ricreativi sia per favorire la mobilità essenziale di breve raggio	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi	Ampliamento rete 
REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
Incentivare forme di mobilità sostenibile migliorando la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico e trasferendo quote di passeggeri dal mezzo privato a quello pubblico	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi	Ampliamento rete 
Sviluppare nodi d'interscambio e interventi di riqualificazione delle stazioni affinché si trasformino in poli di interscambio modali e di integrazione fra servizi infrastrutturali e servizi urbani complessi, con attenzione all'aspetto dell'accessibilità pedonale e ciclabile	—	—

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

		OBIETTIVI	COERENZA	
		REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR		Sviluppare una Rete Ferroviaria Regionale integrata e il servizio ad essa connesso	—	—
		Realizzare interventi per la rimessa in funzione delle rete di idrovie minori esistenti e per lo sviluppo della navigazione sui laghi, per attivare un turismo ecocompatibile nelle aree più pregiate della regione	—	—
		Realizzare un sistema di mobilità ciclistica, in connessione con la rete ciclabile regionale, che consenta gli spostamenti su brevi distanze favorendo l'uso della bicicletta per i collegamenti casa-lavoro, casa-studio, casa -svago	Ampliamento della rete ciclabile per servire nel centro abitato per servire residenze e servizi	
PIANO REGIONALE DELLA QUALITA' DELL'ARIA		Risanare le parti del territorio in cui vi sono situazioni di criticità, dove si intende mettere in atto misure volte ad ottenere il rispetto degli standard di qualità dell'aria	—	—
		Prevenire e mantenere i livelli di qualità dell'aria laddove non si hanno condizioni di criticità con attuazione di misure volte ad evitare un deterioramento delle condizioni esistenti	—	—

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

OBIETTIVI

COERENZA

SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO

Sviluppare il sistema dei trasporti secondo modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibili, riducendo la necessità di spostamento, favorendo le relazioni di vicinato ed orientando la domanda di trasporto verso scelte modali e tecnologie meno impattanti

—

—

Utilizzare tecnologie e sistemi sostenibili al fine di minimizzare le pressioni ambientali, e indirizzando i fornitori di servizi di trasporto verso standard energetici sostenibili.

—

—

Favorire lo sviluppo dell'information technology applicata ai trasporti, per la gestione delle informazioni e per orientare le scelte dei viaggiatori

—

—

Potenziare il sistema delle connessioni viabilistiche trasversali, programmare collegamenti tangenziali per alleggerire il centro, creare linee di forza esterne, attivando opportuni accordi, ai sensi dell'art. 5 comma 2, per costruire un quadro strategico concertato che metta a sistema le scelte comunali con i progetti di rilevanza sovralocale

—

—

Assumere un modello a rete e gerarchico del trasporto pubblico basato sul ferro per l'accesso al sistema urbano centrale, potenziando le linee ferroviarie e le metropolitane e favorendo le interconnessioni su nodi qualificati, esterni al capoluogo.

—

—

Orientare i sistemi tariffari sulla base dell'impatto ambientale dei differenti sistemi

—

—

Favorire lo sviluppo di una rete ciclabile di supporto agli spostamenti operativi quotidiani, connessa ai nodi di interscambio del trasporto pubblico e ai principali generatori di traffico

Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi

Ampliamento rete



Assoggettare lo sviluppo del sistema infrastrutturale ad azioni mirate alla riduzione del consumo di suolo con adeguata progettazione delle aree contermini

—

—

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO

OBIETTIVI	COERENZA	
SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'	
Migliorare l'inserimento ambientale e paesistico delle nuove infrastrutture viabilistiche e di quelle da potenziare sia mediante soluzioni progettuali ambientalmente compatibili, sia proponendo adeguate opere di mitigazione e compensazione degli interventi	—	—
Promuovere l'attività di mobility management a favore di uno sviluppo sostenibile e diffusione/incentivazione di sistemi di trasporto alternativi (car-sharing, car-pooling).	—	—
LOGISTICA E INTERMODALITA'	LOGISTICA E INTERMODALITA'	
Razionalizzare il sistema della logistica e favorire la localizzazione e lo sviluppo dei terminal e delle piattaforme logistiche in stretta correlazione con il sistema ferroviario e nell'ambito delle aree dismesse	—	—
Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci.	—	—
Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci	—	—
INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Favorire l'integrazione modale dei sistemi di trasporto pubblico locale con quella ferroviaria	—	—
Prolungare verso l'esterno il sistema delle linee metropolitane milanesi, anche al fine di individuare interscambi in posizione meno prossima al capoluogo	—	—
Potenziare l'accessibilità degli interscambi con particolare riguardo all'accessibilità pedonale e ciclabile e alle necessarie strutture di supporto	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi. Nuovi percorsi ciclopedonali o messa in sicurezza di quelli esistenti anche, dove è necessario con l'istituzione di sensi unici.	Ampliare rete 

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P. T. C. P. - MILANO

OBIETTIVI	COERENZA	
INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Sviluppare il ruolo di centralità urbana degli interscambi, valorizzandone l'elevato livello di accessibilità, con particolare riferimento all'opportunità di concentrare l'offerta dei servizi e di funzioni strategiche di livello comunale e sovracomunale	—	—
MOBILITA' CICLABILE	MOBILITA' CICLABILE	
Incrementare la dotazione di piste e percorsi ciclabili protetti	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi. Realizzare nuove piste ciclabili o mettere in sicurezza quelle esistenti	Ampliamento rete
Integrare le reti di mobilità ciclabile e pedonale con le aree pedonali ed i percorsi destinati alla fruizione del territorio e dei parchi, valorizzando di interesse paesistico		
Favorire la realizzazione di servizi destinati allo sviluppo della ciclabilità quali il bike sharing, la costruzione di velo stazioni, l'incentivo alle imprese che attuano politiche attive a favore della ciclabilità	Realizzazione di una "Velostazione" con il parcheggio di biciclette riservato ai viaggiatori della rete Ferrovienord.	
CORRIDOI TECNOLOGICI	CORRIDOI TECNOLOGICI	
Localizzare in appositi caviddotti, preferibilmente nel sottosuolo e lungo le infrastrutture per la mobilità, i corridoi tecnologici delle reti di interesse sovracomunale (gas, acqua, energia elettrica, reti telematiche, teleriscaldamento ecc)	—	—
CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	
Integrare e coordinare la programmazione dei trasporti (persone e merci) e la pianificazione territoriale	—	—
Favorire modelli territoriali ed urbani caratterizzati da basso impatto sul sistema della mobilità', al fine di limitare la necessità di spostamento casa /lavoro/servizi/tempo libero	—	—
Concentrare lo sviluppo urbano nei luoghi di maggior accessibilità e in condizione di sostenibilità delle differenti modalità di trasporto	—	—
Individuare processi e strumenti di governo della mobilità a scala locale per una gestione flessibile dell'offerta di trasporto e la diffusione di tecnologie e sistemi a basso impatto ambientale	—	—

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - VARESE

MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE	MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE	
Migliorare l'accessibilità all'interno del territorio provinciale ed il collegamento tra le reti provinciali del trasporto e quelle regionali e nazionali, a sostegno dello sviluppo socio economico e turistico dell'intera provincia	—	—
Garantire nel tempo funzionalità e compatibilità territoriale della rete infrastrutturale, esistente e di previsione	—	—
Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale	Facilitare il collegamento della stazione con percorsi ciclopeditoni protetti e realizzare una Velostazione a risosso della Stazione Ferroviaria	
Sostenere la domanda di servizi ferroviari, e la corretta integrazione con il trasporto privato, attraverso lo sviluppo di aree per il cambio modale	—	—
Integrare i diversi sistemi di trasporto e le differenti reti infrastrutturali ai fini dell'organizzazione dei flussi di persone e merci e per favorire il riequilibrio modale ferro-gomma, trasporto privato-trasporto pubblico	—	—
promuovere interventi di adeguamento e di potenziamento della rete viabilistica, finalizzati al miglioramento della qualità urbana in tema di sicurezza e fluidificazione del traffico, favorendo l'organizzazione gerarchica della rete stradale	—	—
Migliorare la fruibilità e l'efficienza della rete stradale esistente e in progetto, attraverso indirizzi tesi a conservare e, ove possibile, migliorare le caratteristiche delle strade esistenti, nonché a disincentivare l'immissione del traffico urbano in strade dedicate ai collegamenti extraurbani	—	—
Sostenere e sviluppare la mobilità ciclo-pedonale intercomunale al fine di favorire gli spostamenti per lavoro e tempo libero	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi anche intercomunali	Ampliamento rete
Favorire gli spostamenti e la fruibilità dei luoghi con elevate qualità paesistico-ambientali, anche attraverso una rete di piste ciclabili intercomunali		
Promuovere forme di mobilità veicolare alternativa quali car sharing, car pooling, autobus a chiamata o su linee dedicate	—	—
Promuovere politiche di insediamento di poli per la logistica in prossimità dei principali nodi ferroviari e autostradali	—	—
promuovere e incentivare programmi di sviluppo territoriale coerenti con l'obiettivo di valorizzare la navigazione quale risorsa turistica e commerciale oltre che come modalità di trasporto locale	—	—

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO DI AZIONE ENERGIA SOSTENIBILE - P.A.E.S.

MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	
Potenziamento della mobilità lenta e della ciclabile, in grado di assicurare l'accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di mobilità di scala vasta. E' previsto l'ampliamento delle piste ciclabili esistenti	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi anche intercomunali (Collegamento Stazioni di Legnano e Rescaldina)	Ampliamento rete 
Inserimento di sensi unici nelle strade urbane per poter realizzare nuove piste ciclabili	Realizzazione di nuovi percorsi ciclopeditoni e la protezione di quelli già esistenti, istituendo dei sensi unici alla circolazione stradale.	Ampliamento rete 
Realizzazione di parcheggi attrezzati e rastrelliere per biciclette in concomitanza di nodi di interscambio, aree commerciali e zone di interesse pubblico (azione TR12B) (2012-2020).	Realizzazione di una "Velostazione" con il parcheggio di biciclette riservato ai viaggiatori della rete Ferrovienord.	Ampliamento rete 
PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	
Miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi anche intercomunali	
Miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);		
Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;		
Risparmio energetico		

TEMA 4 – PISTE CICLABILI

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO - PGT	OBIETTIVI	COERENZA		
	MIGLIORARE LA MOBILITA'	MIGLIORARE LA MOBILITA'		
	Risoluzione delle criticità di traffico connesse alla rete locale	.	—	—
	Favorire accessibilità del territorio dalla rete di comunicazione principale	.	—	—
	Velocizzare la mobilità sulla rete infrastrutturale del territorio	.	—	—
Elaborazione di soluzioni per l'incentivo della mobilità debole	Realizzazione di un tracciato ciclabile che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi anche intercomunali, realizzazione di una Volostazione		Ampliamento rete	



TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI	COERENZA		
LIBRO BIANCO	Dimezzare entro il 2030 nei trasporti urbani l'uso delle autovetture "alimentate con carburanti tradizionali" conseguire nelle principali città un sistema di logistica urbana a zero emissioni di CO2 entro il 2030	—	—
	Definire entro il 2020 un quadro per un sistema europeo di informazione, gestione e pagamento nel settore dei trasporti multimodali.	—	—
	Avvicinarsi entro il 2050 all'obiettivo "zero vittime" nel trasporto su strada.	—	—
PIANO D'AZIONE DELL'UNIONE EUROPEA	Miglioramento dell'informazione: per rendere più facili gli spostamenti, la Commissione lavorerà in collaborazione con le autorità e gli operatori dei trasporti per migliorare i sistemi informativi delle reti di trasporto. Studierà le regole di accesso alle zone verdi o a traffico limitato adottate nei diversi paesi UE e prenderà in considerazione la necessità di ulteriori cambiamenti.	—	—
	Diritti dei passeggeri: la Commissione lavorerà con tutti i soggetti interessati per arrivare a un accordo sui diritti dei passeggeri dei trasporti urbani. Riconoscendo alle persone disabili lo stesso diritto di accesso al trasporto urbano del resto della popolazione, includerà la mobilità urbana nelle strategie UE sulla disabilità	—	—
	Migliore progettazione: una progettazione integrale può dare una buona risposta a molte delle sfide che le città hanno di fronte nel campo della mobilità. Per accelerare l'adozione di piani di mobilità sostenibile la Commissione preparerà del materiale informativo e lancerà delle attività promozionali. Produrrà anche dei documenti guida sui principali aspetti di questi piani, come la distribuzione delle merci e i sistemi di trasporto	—	—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR

MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	MIGLIORARE LA QUALITA' DELL'ARIA E RIDURRE LE EMISSIONI CLIMALTERANTI ED INQUINANTI	
Incentivare l'utilizzo di veicoli a minore impatto e progressiva sostituzione del parco veicoli pubblico	—	—
Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico	—	—
Disincentivare l'utilizzo del mezzo privato, anche attraverso la regolamentazione degli accessi nelle aree congestionate	—	—
Promuovere l'innovazione e la ricerca nel campo della mobilità, dei combustibili, delle fonti energetiche pulite	—	—
Ridurre le emissioni inquinanti climalteranti in atmosfera degli edifici, favorendo, sia mediante nuove norme sia mediante incentivi finanziari, la progettazione e la realizzazione di nuovi edifici, nonché la riqualificazione di quelli esistenti, con criteri costruttivi idonei ad assicurare la riduzione dei consumi energetici, l'autoproduzione di energia, e la sostenibilità ambientale dell'abitare	—	—
PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	PREVENIRE, CONTENERE E ABBATTERE L'INQUINAMENTO ACUSTICO	
Promuovere azioni per favorire gli interventi di contenimento ed abbattimento del rumore, attraverso la definizione e l'attuazione di piani e programmi anche allo scopo, nelle situazioni di sofferenza, di rientrare entro tempi determinati e certi Promuovere azioni per il monitoraggio del rumore prodotto dalle infrastrutture di trasporto	—	—
Razionalizzare e migliorare il sistema di trasporto pubblico	—	—
Prevedere, fin dalla fase progettuale delle infrastrutture, adeguate misure per il contenimento dell'inquinamento acustico avente origine dall'esercizio delle infrastrutture aeroportuali, ferroviarie e delle linee metropolitane di superficie e stradali	—	—
Assicurare la compatibilità tra sorgenti e recettori, elemento essenziale per la qualità della vita nelle dimensioni economica, sociale e ambientale, attraverso la classificazione e la mappatura acustica del territorio	—	—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR

RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	RIDURRE I CARICHI DI TRAFFICO NELLE AREE CONGESTIONATE	
Mettere in atto politiche di razionalizzazione e miglioramento del servizio di trasporto pubblico (in termini di efficienza e di sostenibilità)	—	—
Trasferire gradualmente le merci dalla gomma ai sistemi a basso livello di inquinamento ferro/acqua	—	—
Incrementare la qualità e l'efficienza degli itinerari stradali, anche agendo sulla gerarchia della rete viaria	—	—
Potenziare, nelle aree metropolitane soggette a forte congestione, la rete ferroviaria urbana e suburbana, le metropolitane e metro tranvie, nonché le linee di forza del TPL su gomma	—	—
Trasformare gradualmente i comportamenti e gli approcci culturali nei confronti delle modalità di trasporto (mezzo pubblico verso mezzo privato)	—	—
Promuovere studi e la progressiva attuazione di politiche dei tempi della città per consentire una migliore utilizzazione dei servizi di trasporto	—	—
Valorizzare la mobilità dolce come importate complemento per la mobilità quotidiana di breve raggio, realizzando idonee infrastrutture protette	Realizzazione di un tracciato ciclabile protetto che interessa tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi	Ampliamento rete 
Realizzare una rete ciclabili regionale continua sia per scopi ricreativi sia per favorire la mobilità essenziale di breve raggio	—	—
REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
Incentivare forme di mobilità sostenibile migliorando la qualità e l'efficienza del trasporto pubblico e trasferendo quote di passeggeri dal mezzo privato a quello pubblico	—	—
Sviluppare nodi d'interscambio e interventi di riqualificazione delle stazioni affinché si trasformino in poli di interscambio modali e di integrazione fra servizi infrastrutturali e servizi urbani complessi, con attenzione all'aspetto dell'accessibilità pedonale e ciclabile	—	—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI

COERENZA

		REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	REALIZZARE UN SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO D'ECCELLENZA E SVILUPPARE FORME DI MOBILITA' SOSTENIBILE	
PIANO TERRITORIALE REGIONALE - PTR	Sviluppare una Rete Ferroviaria Regionale integrata e il servizio ad essa connesso		—	—
	Realizzare interventi per la rimessa in funzione delle rete di idrovie minori esistenti e per lo sviluppo della navigazione sui laghi, per attivare un turismo ecocompatibile nelle aree più pregiate della regione		—	—
	Realizzare un sistema di mobilità ciclistica, in connessione con la rete ciclabile regionale, che consenta gli spostamenti su brevi distanze favorendo l'uso della bicicletta per i collegamenti casa-lavoro, casa-studio, casa -svago		—	—
PIANO REGIONALE DELLA QUALITA' DELL'ARIA	Risanare le parti del territorio in cui vi sono situazioni di criticità, dove si intende mettere in atto misure volte ad ottenere il rispetto degli standard di qualità dell'aria		—	—
	Prevenire e mantenere i livelli di qualità dell'aria laddove non si hanno condizioni di criticità con attuazione di misure volte ad evitare un deterioramento delle condizioni esistenti		—	—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI

COERENZA

SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'

Sviluppare il sistema dei trasporti secondo modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente sostenibili, riducendo la necessità di spostamento, favorendo le relazioni di vicinato ed orientando la domanda di trasporto verso scelte modali e tecnologie meno impattanti

—

—

Utilizzare tecnologie e sistemi sostenibili al fine di minimizzare le pressioni ambientali, e indirizzando i fornitori di servizi di trasporto verso standard energetici sostenibili.

—

—

Favorire lo sviluppo dell'information technology applicata ai trasporti, per la gestione delle informazioni e per orientare le scelte dei viaggiatori

—

—

Potenziare il sistema delle connessioni viabilistiche trasversali, programmare collegamenti tangenziali per alleggerire il centro, creare linee di forza esterne, attivando opportuni accordi, ai sensi dell'art. 5 comma 2, per costruire un quadro strategico concertato che metta a sistema le scelte comunali con i progetti di rilevanza sovralocale

—

—

Assumere un modello a rete e gerarchico del trasporto pubblico basato sul ferro per l'accesso al sistema urbano centrale, potenziando le linee ferroviarie e le metropolitane e favorendo le interconnessioni su nodi qualificati, esterni al capoluogo.

—

—

Orientare i sistemi tariffari sulla base dell'impatto ambientale dei differenti sistemi

—

—

Favorire lo sviluppo di una rete ciclabile di supporto agli spostamenti operativi quotidiani, connessa ai nodi di interscambio del trasporto pubblico e ai principali generatori di traffico

—

—

Assoggettare lo sviluppo del sistema infrastrutturale ad azioni mirate alla riduzione del consumo di suolo con adeguata progettazione delle aree contermini

—

—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - MILANO

SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'	SISTEMA INFRASTRUTTURALE DELLA MOBILITA'	
Migliorare l'inserimento ambientale e paesistico delle nuove infrastrutture viabilistiche e di quelle da potenziare sia mediante soluzioni progettuali ambientalmente compatibili, sia proponendo adeguate opere di mitigazione e compensazione degli interventi	—	—
Promuovere l'attività di mobility management a favore di uno sviluppo sostenibile e diffusione/incentivazione di sistemi di trasporto alternativi (car-sharing, car-pooling).	—	—
LOGISTICA E INTERMODALITA'	LOGISTICA E INTERMODALITA'	
Razionalizzare il sistema della logistica e favorire la localizzazione e lo sviluppo dei terminal e delle piattaforme logistiche in stretta correlazione con il sistema ferroviario e nell'ambito delle aree dismesse	—	—
Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci.	—	—
Orientare l'urbanistica comunale favorendo il coordinamento e l'integrazione delle modalità di trasporto e di movimentazione delle merci	—	—
INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Favorire l'integrazione modale dei sistemi di trasporto pubblico locale con quella ferroviaria	—	—
Prolungare verso l'esterno il sistema delle linee metropolitane milanesi, anche al fine di individuare interscambi in posizione meno prossima al capoluogo	—	—
Potenziare l'accessibilità degli interscambi con particolare riguardo all'accessibilità pedonale e ciclabile e alle necessarie strutture di supporto	—	—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P. T. C. P. - MILANO

INTEGRAZIONE DELLE RETI	INTEGRAZIONE DELLE RETI	
Sviluppare il ruolo di centralità urbana degli interscambi, valorizzandone l'elevato livello di accessibilità, con particolare riferimento all'opportunità di concentrare l'offerta dei servizi e di funzioni strategiche di livello comunale e sovracomunale	—	—
MOBILITA' CICLABILE	MOBILITA' CICLABILE	
Incrementare la dotazione di piste e percorsi ciclabili protetti	Realizzazione di tracciati ciclabili protetti che interessi tutte le aree residenziali e tutti i principali servizi	Ampliamento rete
Integrare le reti di mobilità ciclabile e pedonale con le aree pedonali ed i percorsi destinati alla fruizione del territorio e dei parchi, valorizzando di interesse paesistico		
Favorire la realizzazione di servizi destinati allo sviluppo della ciclabilità quali il bike sharing, la costruzione di velo stazioni, l'incentivo alle imprese che attuano politiche attive a favore della ciclabilità	—	—
CORRIDOI TECNOLOGICI	CORRIDOI TECNOLOGICI	
Localizzare in appositi cavidotti, preferibilmente nel sottosuolo e lungo le infrastrutture per la mobilità, i corridoi tecnologici delle reti di interesse sovracomunale (gas, acqua, energia elettrica, reti telematiche, teleriscaldamento ecc)	—	—
CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	CRITERI PER LA MOBILITA' NELLA PIANIFICAZIONE COMUNALE	
Integrare e coordinare la programmazione dei trasporti (persone e merci) e la pianificazione territoriale	—	—
Favorire modelli territoriali ed urbani caratterizzati da basso impatto sul sistema della mobilità', al fine di limitare la necessità di spostamento casa /lavoro/servizi/tempo libero	—	—
Concentrare lo sviluppo urbano nei luoghi di maggior accessibilità e in condizione di sostenibilità delle differenti modalità di trasporto	—	—
Individuare processi e strumenti di governo della mobilità a scala locale per una gestione flessibile dell'offerta di trasporto e la diffusione di tecnologie e sistemi a basso impatto ambientale	—	—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI

COERENZA

MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE

MOBILITA', LOGISTICA E RETI TECNOLOGICHE

PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE – P.T.C.P. - VARESE

Migliorare l'accessibilità all'interno del territorio provinciale ed il collegamento tra le reti provinciali del trasporto e quelle regionali e nazionali, a sostegno dello sviluppo socio economico e turistico dell'intera provincia

—

—

Garantire nel tempo funzionalità e compatibilità territoriale della rete infrastrutturale, esistente e di previsione

—

—

Incentivare l'utilizzo del trasporto pubblico locale

—

—

Sostenere la domanda di servizi ferroviari, e la corretta integrazione con il trasporto privato, attraverso lo sviluppo di aree per il cambio modale

—

—

Integrare i diversi sistemi di trasporto e le differenti reti infrastrutturali ai fini dell'organizzazione dei flussi di persone e merci e per favorire il riequilibrio modale ferro-gomma, trasporto privato-trasporto pubblico

—

—

promuovere interventi di adeguamento e di potenziamento della rete viabilistica, finalizzati al miglioramento della qualità urbana in tema di sicurezza e fluidificazione del traffico, favorendo l'organizzazione gerarchica della rete stradale

Ridisegno dell'immissione di Via Marco Polo e dell'uscita eal centro commerciale Auchan nella rotatoria ad ovoide all'intersezione con la Saronnese.

Messa in sicurezza



Migliorare la fruibilità e l'efficienza della rete stradale esistente e in progetto, attraverso indirizzi tesi a conservare e, ove possibile, migliorare le caratteristiche delle strade esistenti, nonché a disincentivare l'immissione del traffico urbano in strade dedicate ai collegamenti extraurbani

Sostenere e sviluppare la mobilità ciclo-pedonale intercomunale al fine di favorire gli spostamenti per lavoro e tempo libero

—

—

Favorire gli spostamenti e la fruibilità dei luoghi con elevate qualità paesistico-ambientali, anche attraverso una rete di piste ciclabili intercomunali

—

—

Promuovere forme di mobilità veicolare alternativa quali car sharing, car pooling, autobus a chiamata o su linee dedicate

—

—

Promuovere politiche di insediamento di poli per la logistica in prossimità dei principali nodi ferroviari e autostradali

—

—

promuovere e incentivare programmi di sviluppo territoriale coerenti con l'obiettivo di valorizzare la navigazione quale risorsa turistica e commerciale oltre che come modalità di trasporto locale

—

—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVI

COERENZA

PIANO DI AZIONE ENERGIA SOSTENIBILE - P.A.E.S.

MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	MOBILITA' SOSTENIBILE – AZIONE CHIAVE: SVILUPPO DELLA MOBILITA' CICLABILE E PEDONALE.	
Potenziamento della mobilità lenta e della ciclabile, in grado di assicurare l'accessibilità ai principali nodi infrastrutturali di mobilità di scala vasta. E' previsto l'ampliamento delle piste ciclabili esistenti	—	—
Inserimento di sensi unici nelle strade urbane per poter realizzare nuove piste ciclabili	—	—
Realizzazione di parcheggi attrezzati e rastrelliere per biciclette in concomitanza di nodi di interscambio, aree commerciali e zone di interesse pubblico (azione TR12B) (2012-2020).	—	—
PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	PIANIFICAZIONE DEI TRASPORTI E DELLA MOBILITA' - AZIONE CHIAVE: PIANO URBANO DEL TRAFFICO.	
Miglioramento delle condizioni di circolazione (movimento e sosta);	—	—
Miglioramento della sicurezza stradale (riduzione degli incidenti stradali);	Ridisegno dell'immissione di Via Marco Polo e dell'uscita eal centro commerciale Auchan nella rotatoria ad ovoide all'intersezione con la Saronnese.	
Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico;	—	—
Risparmio energetico	—	—

TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE

PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO - PGT	OBIETTIVI	COERENZA	
	MIGLIORARE LA MOBILITA'	MIGLIORARE LA MOBILITA'	
	Risoluzione delle criticità di traffico connesse alla rete locale	Ridisegno dell'immissione di Via Marco Polo e dell'uscita eal centro commerciale Auchan nella rotatoria ad ovaloide all'intersezione con la Saronnese.	Messa in sicurezza 
	Favorire accessibilità del territorio dalla rete di comunicazione principale	—	—
	Velocizzare la mobilità sulla rete infrastrutturale del territorio	Ridisegno dell'immissione di Via Marco Polo e dell'uscita eal centro commerciale Auchan nella rotatoria ad ovaloide all'intersezione con la Saronnese.	Messa in sicurezza 
Elaborazione di soluzioni per l'incentivo della mobilità debole	Realizzazione percorsi ciclopedonali protetti —	Messa in sicurezza 	

4.1 Esiti dell'analisi di coerenza

Dal punto di vista della coerenza non emergono particolari aspetti di criticità: va considerato che il PUT è un Piano di settore che definisce strategie, obiettivi ed azioni per la risoluzione di criticità legate al sistema della mobilità e volto a promuovere una mobilità alternativa al mezzo privato. Il PUT deve saper gestire le criticità del sistema della mobilità senza prevedere nuove infrastrutture ma gestendo l'esistente, cercando di decongestionare la città incentivando l'uso dei mezzi pubblici o alternativi al mezzo privato. Nell'ambito della mobilità le strategie messe in atto per raggiungere lo sviluppo sostenibile sono condivise da tutti i livelli di pianificazione ed il PUT risulta coerente con tali strategie obiettivi ed azioni.

Il PUT condivide il concetto di concretizzazione dello sviluppo sostenibile, ovviamente limitatamente al settore della mobilità; si pone esplicitamente come strumento per il raggiungimento degli obiettivi comunitari definiti dalla politica del "20-20-20" e, quindi, anche di quelli italiani e lombardi come declinati in particolare dal Piano per la Lombardia Sostenibile.

Per quanto riguarda il Piano di Zonizzazione Acustica i due piani, pur operando su livelli differenti, condividano obiettivi comuni poiché strettamente connessi. Il traffico veicolare rappresenta infatti una delle principali fonti di rumore, pertanto una corretta gestione delle infrastrutture, una fluidificazione del traffico, nonché l'utilizzo di mezzi di mobilità alternativa e sostenibile, comportano un miglioramento del clima acustico cittadino.

Per quanto concerne il rumore, se complessivamente, negli scenari di piano le variazioni dei parametri analizzati sono contenute, in alcune delle sezioni di controllo delle simulazioni le variazioni dei flussi veicolari sono anche rilevanti e questo determina una variazione di rumore atteso, con un calo attorno ai 4-4.5 dB(A) in Via Matteotti e un aumento tra i 3,3 e i 4,7 dB(A) in Via Cavalieri di Vittorio Veneto e tra l'1,1 e l'1,2 dB(A) in Via Bossi.

Si tratta di aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione e limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali ed artigianali.

Gli aumenti più significativi si registrano in vie che presentano i livelli di rumore più bassi allo stato di fatto, dalla tabella si può verificare che le vie interessate all'aumento di dB(A) sono strade locali con fasce di pertinenza acustica pari a 30, nelle sezioni dove le variazioni di traffico sono più elevate.

D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 TABELLA 2 - STRADE ESISTENTI E ASSIMILABILI							
STRADA	TIPO D.L. n. 285	Sottotipi ai fini acustici	Fasce di pertinenza acustica	Scuole, ospedali case di cura e di riposo		Altri ricettori	
				Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
SP 527	B Extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
			150 (fascia B)			85	55
Via Marco Polo (SP 527- Autostrada)	B Extraurbana principale		100 (fascia A)	50	40	70	60
			150 (fascia B)			85	55
Via Cerro Maggiore Via Melzi Via Gerenzano Via Pisacane	C Extraurbana secondaria	Cb (tutte le strade extraurbane secondarie)	100 (fascia A)	50	40	70	60
			50 (fascia B)			85	55
Via Kennedy Viale De Gasperi Via Melzi Via Castellanza Via Gerenzano Viale Lombardia Via Legnano Via Bassetti Via Cerro Maggiore Via Pisacane	E urbane di quartiere		30	In conformità alla zonizzazione acustica delle aree urbane interessate			
Tutte le altre strade	F Strade locali		30	In conformità alla zonizzazione acustica delle aree urbane interessate			

CLASSIFICAZIONE ACUSTICA DEL TERRITORIO COMUNALE	
CLASSE II	<p>Aree destinate ad uso prevalentemente residenziale</p> <p>Rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali</p>
VALORI LIMITE DI EMISSIONE	<p>Diurno (06.00-22.00) Leq 50 dB(A)</p> <p>Notturmo(22.00-06.00) Leq 40 dB(A)</p>
VALORI LIMITE DI ASSOLUTI DI IMMISSIONE	<p>Diurno (06.00-22.00) Leq 55 dB(A)</p> <p>Notturmo(22.00-06.00) Leq 45 dB(A)</p>
VALORI LIMITE DIFFERENZIALI DI IMMISSIONE	<p>Diurno (06.00-22.00) 5 dB</p> <p>Notturmo(22.00-06.00) 3 dB</p> <p>Si applica all'interno di ambienti abitativi qualora il rumore a finestre aperte sia superiore a 50 dB(A) durante il periodo diurno e 40 dB(A) durante il periodo notturno</p> <p>Si applica all'interno di ambienti abitativi qualora il rumore a finestre chiuse sia superiore a 35 dB(A) durante il periodo diurno e 25 dB(A) durante il periodo notturno.</p> <p>Non si applica alla rumorosità prodotta: dalle infrastrutture stradali, ferroviarie, aeroportuali e marittime; da attività e comportamenti non connessi con esigenze produttive, commerciali e professionali; da servizi e impianti fissi dell'edificio adibiti ad uso Comune, limitatamente al disturbo provocato all'interno dello stesso.</p>
VALORI DI QUALITÀ	<p>Diurno (06.00-22.00) Leq 52 dB(A)</p> <p>Notturmo(22.00-06.00) Leq 42 dB(A)</p>

Tabella 4.1 Valori limite di zona classe II

Nella Tabella 5.1.1 sono evidenziate per ogni sezione di controllo le variazioni dei flussi veicolari e le variazioni dei livelli di rumore per i due scenari di massima e di minima del PGTU posti a confronto con lo stato di fatto.

**TABELLA 5.1.1 - SIMULAZIONI DI BREVE TERMINE - ORA DI PUNTA DEL MATTINO - VEICOLI LEGGERI
CONFRONTI NELLE SEZIONI DI CONTROLLO**

Sez.	Via	Rilevati	SCENARI SIMULATI			SCENARI Δ %			Livelli di rumore (dB(A))			Δ dB(A)	
			SDF	PGTU min	PGTU max	SDF ⁽¹⁾	PGTU min	PGTU max	SDF	PGTU min	PGTU max	PGTU min	PGTU max
10,1	Repetti	525	552	544	536								
10,2	Repetti	382	384	384	384								
Totale Repetti		907	936	928	920	3,2%	-0,9%	-1,7%	74,9	74,9	74,9	0,0	0,0
20,1	Gerenzano	145	154	152	158								
20,2	Gerenzano	198	228	246	246								
Totale Gerenzano		343	382	398	404	11%	4,2%	5,8%	71,8	72,0	72,0	0,1	0,2
30,1	B. Melzi	131	126	126	119								
30,2	B. Melzi	154	138	121	121								
Totale B. Melzi		285	264	247	240	-7%	-6,4%	-9,1%	71,0	70,7	70,6	-0,3	-0,4
40,1	Saronnese est	637	640	632	632								
40,2	Saronnese est	851	848	848	848								
Totale Saronnese est		1488	1488	1480	1480	0%	-0,5%	-0,5%	75,8	75,8	75,8	0,0	0,0
50,1	Marco Polo	114	112	112	112								
50,2	Marco Polo	179	184	184	184								
Totale Marco Polo		293	296	296	296	1%	0,0%	0,0%	71,4	71,4	71,4	0,0	0,0
61,1	Saronnese ovest	700	704	704	704								
61,2	Saronnese ovest	652	614	614	607								
Totale Saronnese ovest		1352	1318	1318	1311	-3%	0,0%	-0,5%	75,6	75,6	75,6	0,0	0,0
62,1	Legnano	541	544	544	544								
62,2	Legnano	489	488	488	488								
Totale Legnano		1030	1032	1032	1032	0%	0,0%	0,0%	75,1	75,1	75,1	0,0	0,0
70,1	Castellanza	207	208	200	200								
70,2	Castellanza	261	242	242	249								
Totale Castellanza		468	450	442	449	-4%	-1,8%	-0,2%	72,4	72,3	72,4	-0,1	0,0
80,1	Cerro Maggiore	389	392	392	392								
80,2	Cerro Maggiore	299	296	296	296								
Totale Cerro Maggiore		688	688	688	688	0%	0,0%	0,0%	74,2	74,2	74,2	0,0	0,0
90,1	De Gasperi	425	377	460	524								
90,2	De Gasperi	233	193	185	184								
Totale De Gasperi		658	570	645	708	-13%	13%	24%	73,6	74,0	74,3	0,4	0,6
100	Lombardia	526	578	553	501								
100	Lombardia	318	320	303	303								
Totale Lombardia		844	898	856	804	6%	-5%	-10%	74,8	74,7	74,6	-0,1	-0,3
110	Matteotti	334	334	0	0								
110	Matteotti	179	179	183	169								
Totale Matteotti		513	513	183	169	0%	-64%	-67%	72,8	68,6	68,3	-4,2	-4,5
120	Di Vittorio Veneto	68	68	249	550				65,0	68,3	69,7	3,3	4,7
130	Concordia	376	376	390	390								
130	Concordia	283	283	313	0								
Totale Concordia		659	659	703	390				73,6	73,7	71,9	0,2	-1,7
Totale Di Vittorio-Concordia		727	727	952	940	0%	31%	29%					
140	Saronnese centro	1030	744	744	744								
140	Saronnese centro	277	392	384	384								
Totale Saronnese centro		1307	1136	1128	1128	-13%	-1%	-1%	75,4	75,4	75,4	0,0	0,0
150,0	Bassetti	295	295	268	256	0%	-9%	-13%	70,0	69,8	69,6	-0,3	-0,4
160,0	Bossi	392	392	559	569	0%	43%	45%	67,5	68,6	68,7	1,1	1,2
170,0	A. Da Giussano	154	154	165	164	0%	7%	6%	66,7	67,0	67,0	0,2	0,2

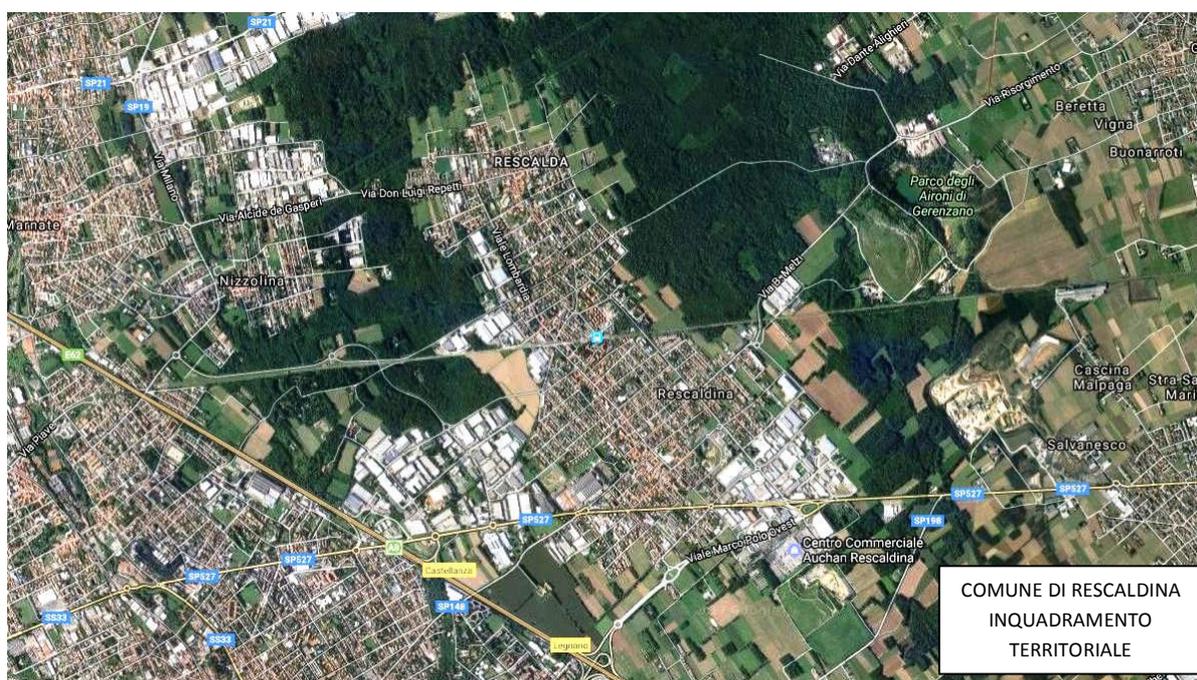
(1) confronto con i dati rilevati

Per la stima del rumore delle strade in campo libero, valida in assenza di ostacoli e fino a distanze di 200 m, si è usata la seguente relazione per calcolare il livello di rumore immesso: $L_{Aeq} = 0,21 v + 10,2 \log(QVL + 6 QVP) - 13,9 \log d + 49,5$ (dBA), dove: v = velocità media dei veicoli (km/h) QVL = flusso dei veicoli leggeri (n° veicoli/h) QVP = flusso dei veicoli pesanti (n° veicoli/h) 6 = costante moltiplicativa che equipara 1 veicolo pesante a 6 veicoli leggeri d = distanza dal bordo strada (m), qui considerata convenzionalmente pari a 10 metri

5. ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

5.4 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 può 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.

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.

5.5 I dati a disposizione

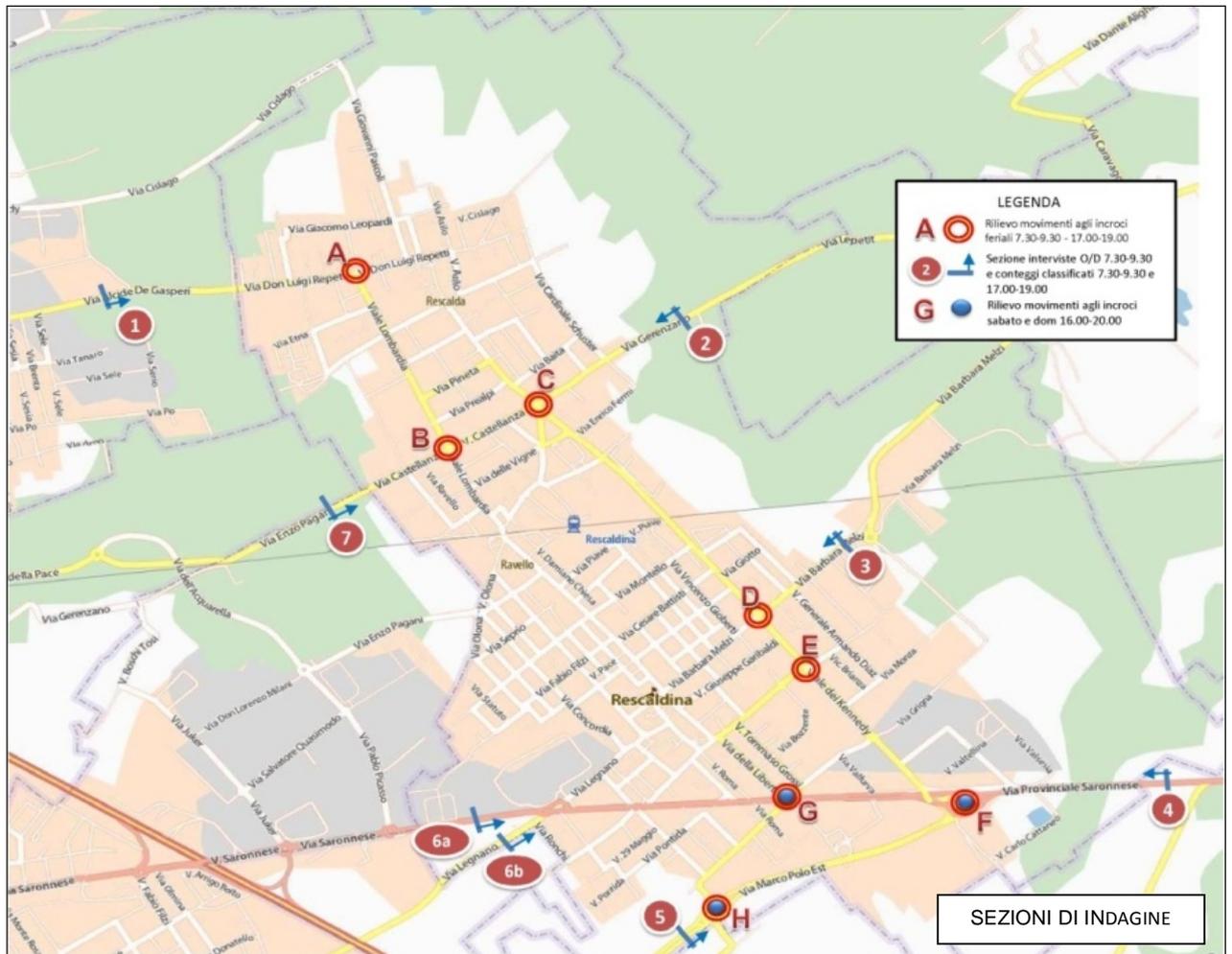
Nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico sono state effettuate specifiche indagini sul traffico, interviste agli automobilisti e rilievi dell'offerta e occupazione della sosta ad uso pubblico.

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:

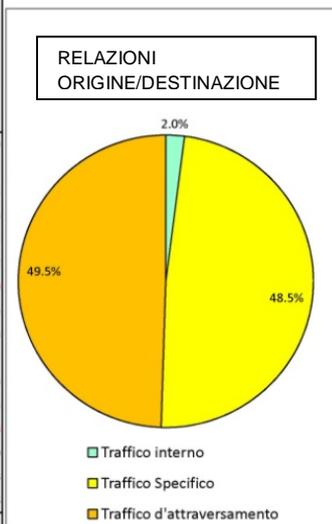
- Indagini origine/destinazione su strada è stata effettuata mediante interviste dirette ai conducenti dei veicoli privati e commerciali leggeri in un giorno feriale tipo per la fascia oraria 7.30-9.30, in diverse radiali di ingresso e uscita dal centro urbano di Rescaldina e per un totale di 8 sezioni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

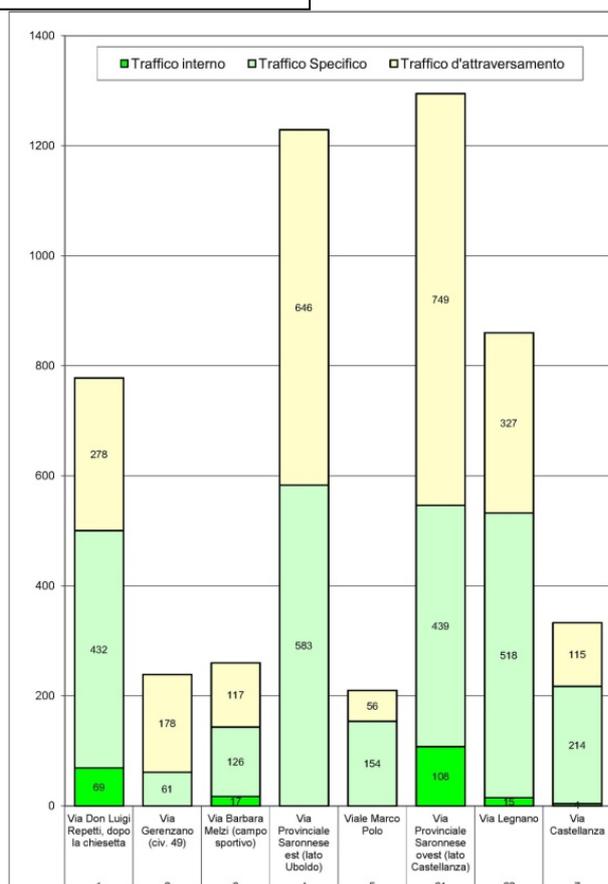
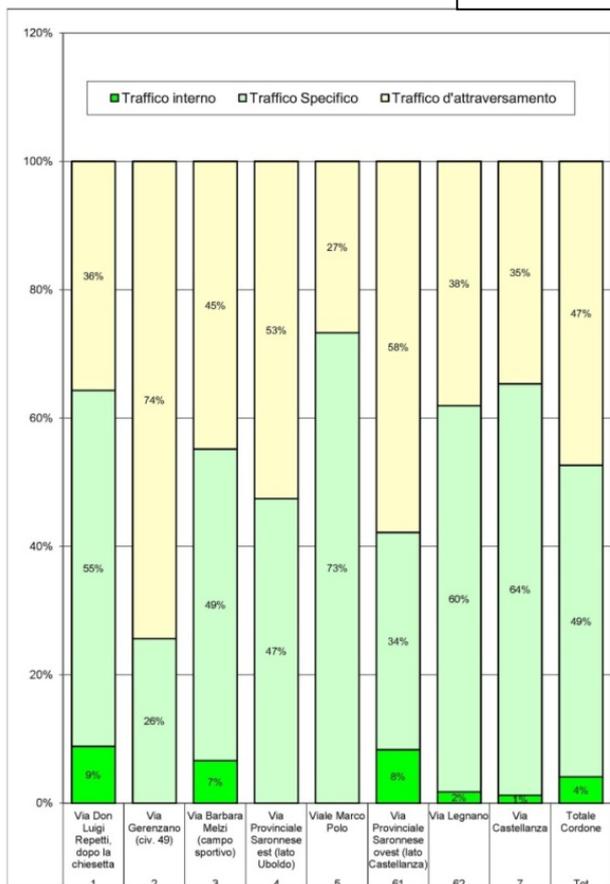


RELAZIONI ORIGINI/DESTINAZIONE - TOTALE AL CORDONE FASCIA 7.30-9.30 - VEICOLI LEGGERI

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	306	
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					11		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		686	
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	
Totale complessivo	2583	279	99	232	277	271	72	309	210	331	171	310	61	5204	
Traffico interno	105														2%
Traffico Specifico	2523														48%
Traffico d'attraversamento	2576														49%
	5204														

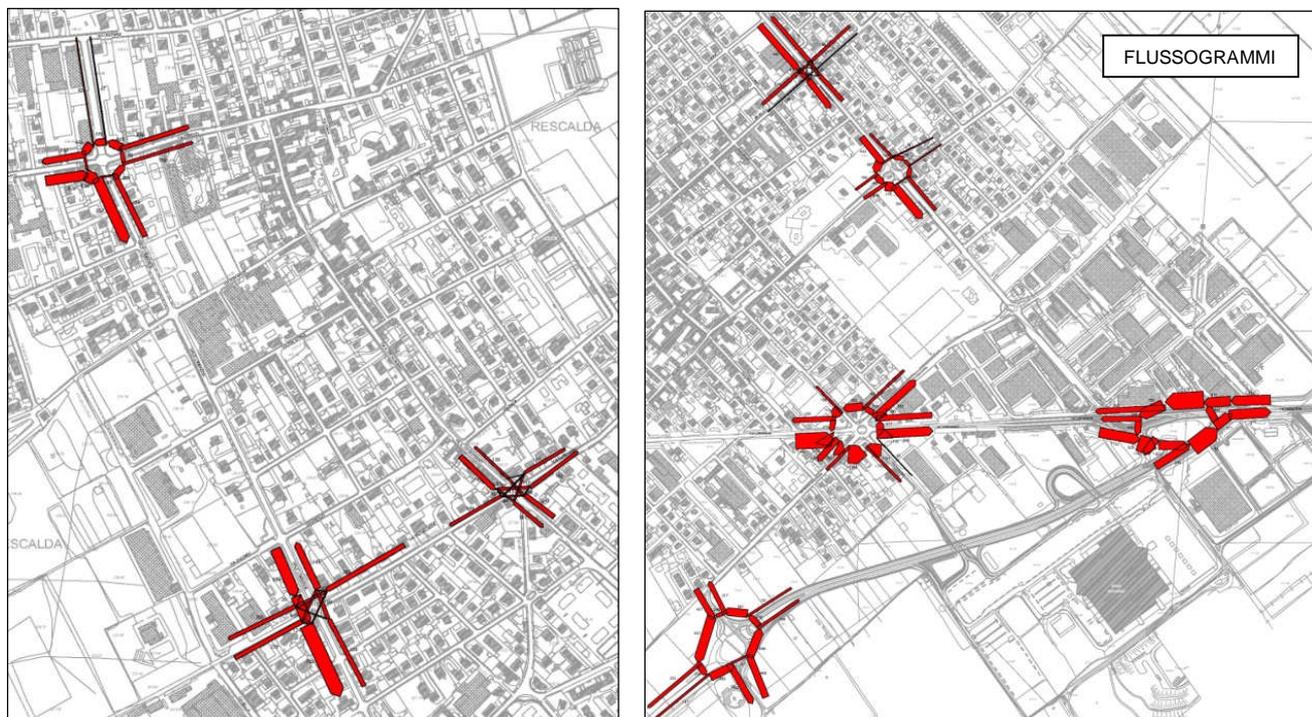


COMPONENTI DI TRAFFICO INTERCETTATO NELLE SEZIONI



- 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.

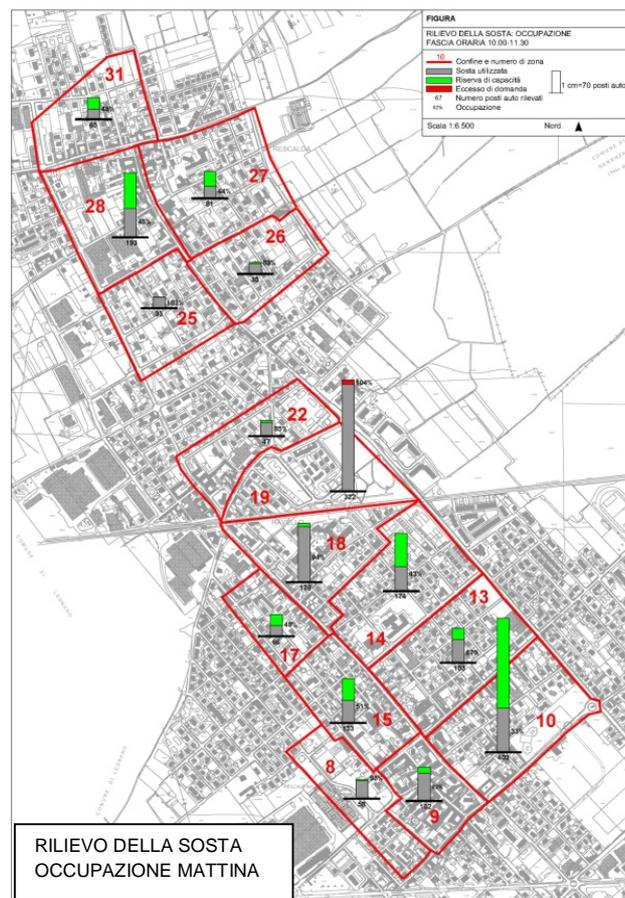
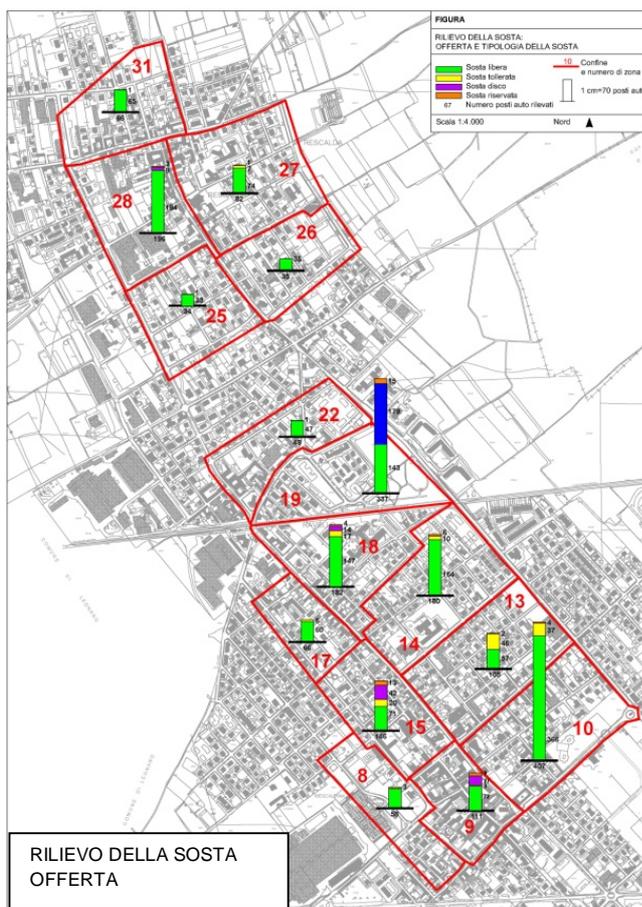


Nei rilievi del traffico agli incroci si sono distinti i veicoli leggeri (auto, furgoni e commerciali leggeri) dai veicoli pesanti (camion, pullman, autoarticolati, ecc.). All'interno delle due fasce di rilievo sono state individuate le due ore di massima punta sul totale delle intersezioni: 7.30-8.30 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 ferialmente tipo, in 2 diverse fasce orarie diurna 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.



5.6 Criticità rilevate

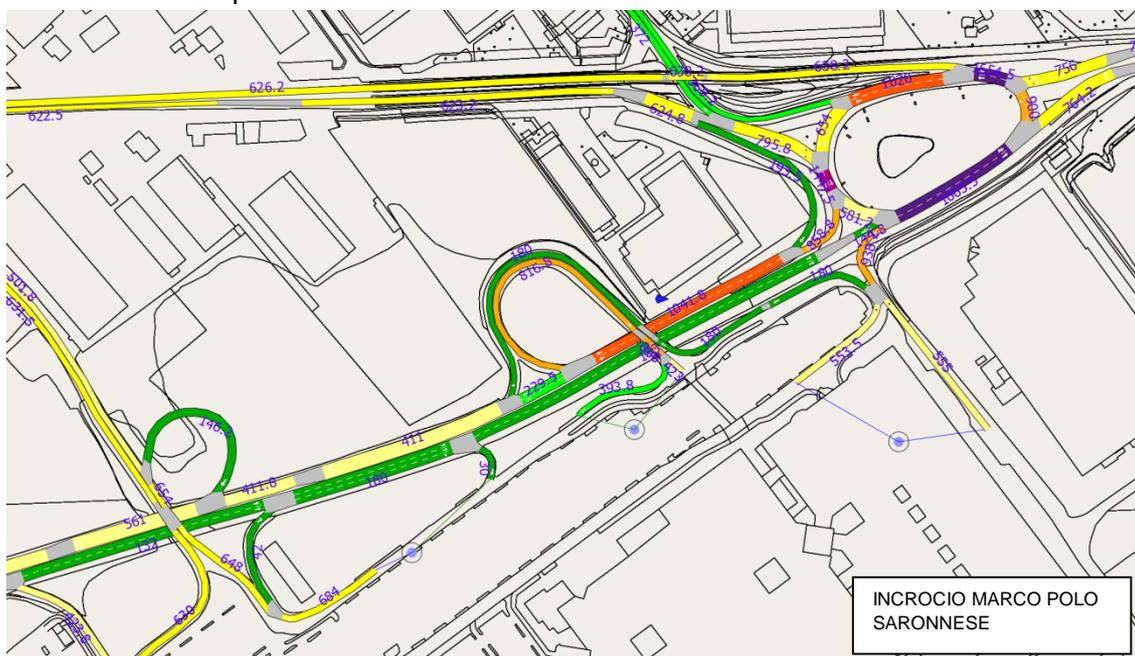
L'insediamento urbanizzato di Rescaldina risulta attraversato longitudinalmente da due principali assi infrastrutturali: la linea ferroviaria, che interessa la parte centrale del comune, e la Strada Statale 527, localizzata invece nella parte meridionale.

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

In coincidenza con il Centro Commerciale di Via Togliatti si presentano le maggiori criticità.

E' da rilevare la pericolosità della Via Togliatti in uscita dal Centro Commerciale in corrispondenza con l'ingresso alla rotonda per l'immissione sulla provinciale Saronnese, qui i flussi veicolari in uscita si uniscono ai flussi

veicolari provenienti dalla Via Marco Polo e si immettono contemporaneamente in rotatoria.

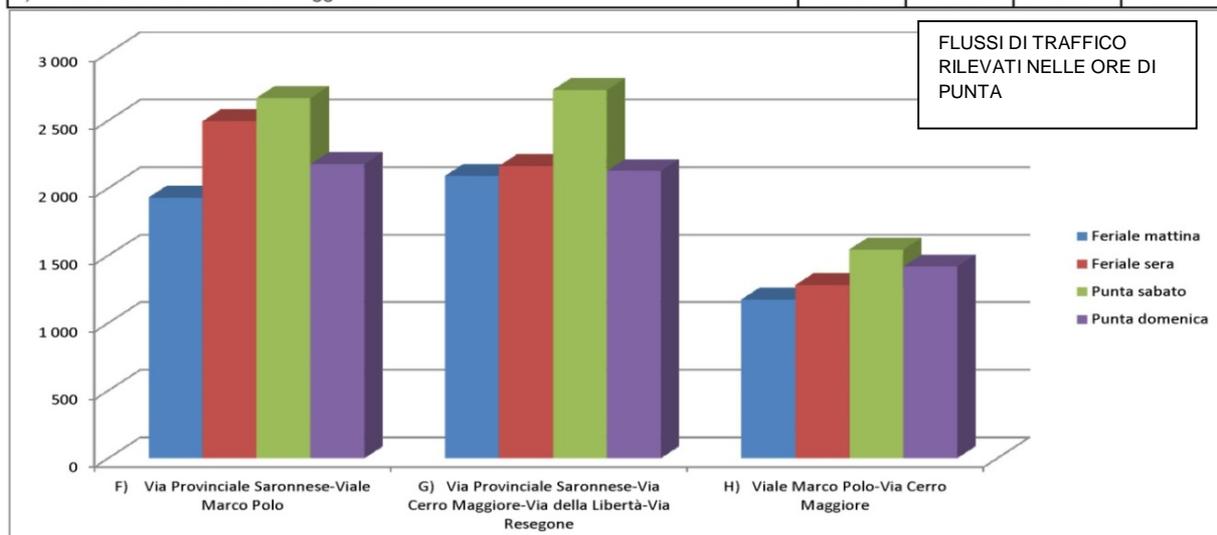


Quest'ultima e la provinciale Saronnese, dai rilievi effettuati, risultano al limite con pochi margini di capacità residua.

Come si può notare dalla Tabella 1.1 i flussi veicolari nella punta del sabato

TABELLA 1.1 - FLUSSI DI TRAFFICO RILEVATI NELLE ORE DI PUNTA

ORE DI PUNTA	VEICOLI EQUIVALENTI			
	Feriale mattina	Feriale sera	Punta sabato	Punta domenica
F) Via Provinciale Saronnese-Viale Marco Polo	1 930	2 494	2 666	2 179
G) Via Provinciale Saronnese-Via Cerro Maggiore-Via della Libertà-Via Resegone	2 090	2 163	2 726	2 126
H) Viale Marco Polo-Via Cerro Maggiore	1 173	1 280	1 543	1 417



aumentano nei tre incroci analizzati a ridosso del centro commerciale.

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.

INCIDENTALITA' PER VIA - FONTE POLIZIA LOCALE

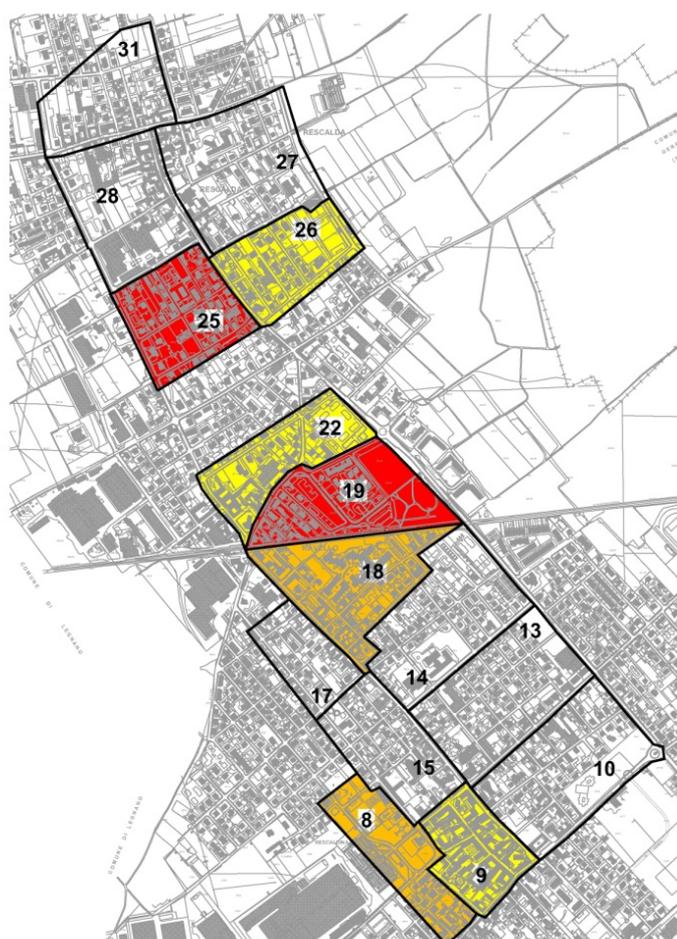
LOCALITÀ'	2011	2012	2013	2014	2015	2016	totale	Incidenti al Km	Lungh. m
VIA TOGLIATTI	11	2	6	7	8	3	37	134.5	275
VIA BOSSI	2		1		1		4	15.4	260
VIA CERRO MAGGIORE	3		1	3	1		8	14.3	560
VIALE KENNEDY	4	1	3	2	2	1	13	14.1	920
VIA MATTEOTTI	4	2		3	3		12	14.1	850
VIA BATTISTI		3	2	1			6	13.3	450
VIA GRAMSCI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

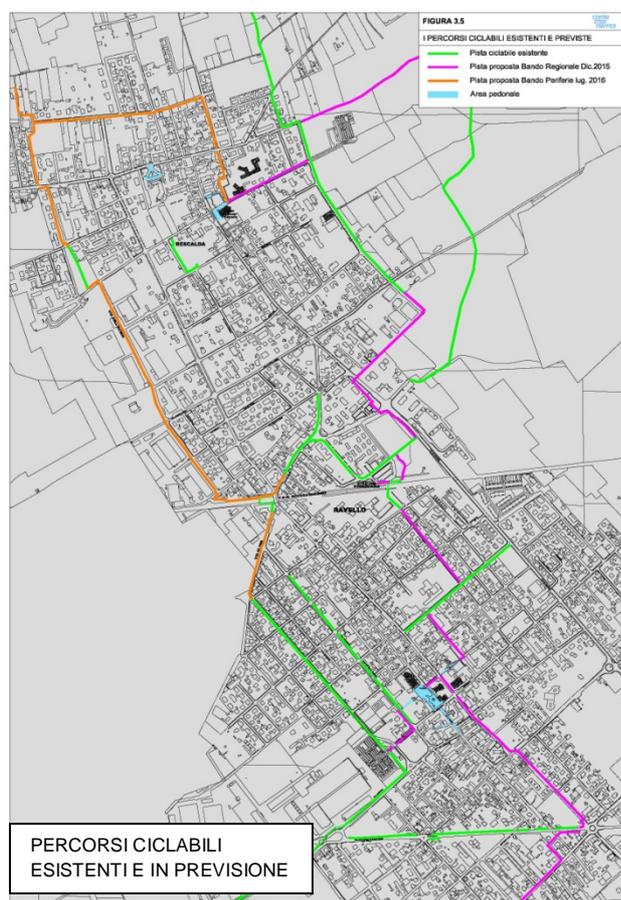
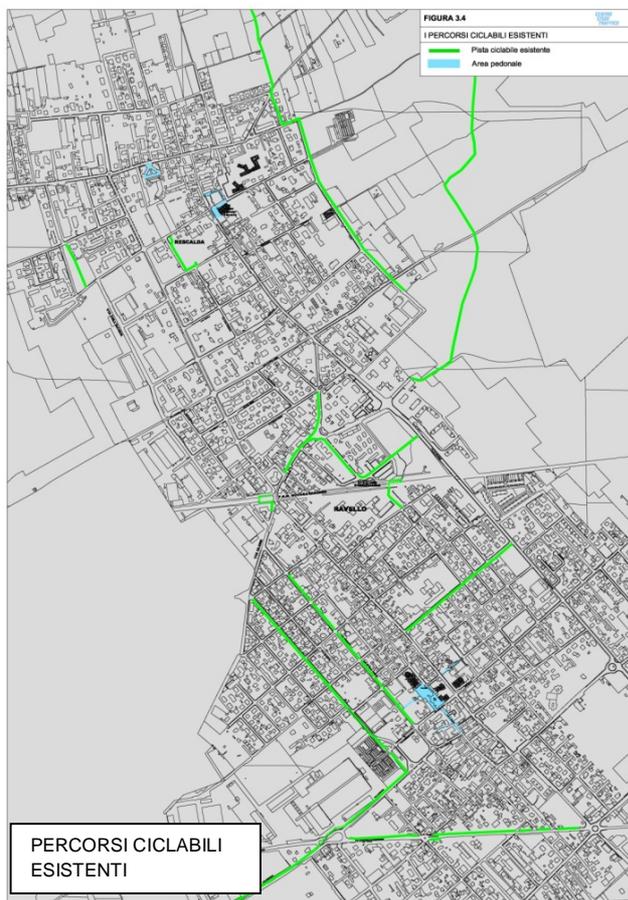
Zona	Offerta	Dati			Coefficienti d'occupazione		
		Occupazione					
		10.00-11.30	15.30-17.00	Notte			
7	10	5	5	6			
8	58	54	58	5	0.93	1.00	0.09
9	102	84	77	81	0.82	0.75	0.79
10	403	132	121	89	0.33	0.30	0.22
13	103	69	51	13	0.67	0.50	0.13
14	174	74	61	43	0.43	0.35	0.25
15	133	68	90	34	0.51	0.68	0.26
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			
Totale	2019	1300	1252	754	0.64	0.62	0.37



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 ciclabile 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.



6. 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.

6.4 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.

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.

6.5 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.

6.6 La riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico, risparmio energetico.

Le principali fonti emmissive 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.

Gli inquinanti rilevati dalle due centraline sono CO, NO₂, O₃, PM₁₀ e SO₂ nella stazione di Busto Arsizio e NO₂, O₃, PM₁₀ e PM_{2.5} 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
Dati								
Descrizione macrosettore	PM10	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	CO	SO2	
Unità di Misura	t	kt	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 6.1 - 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.

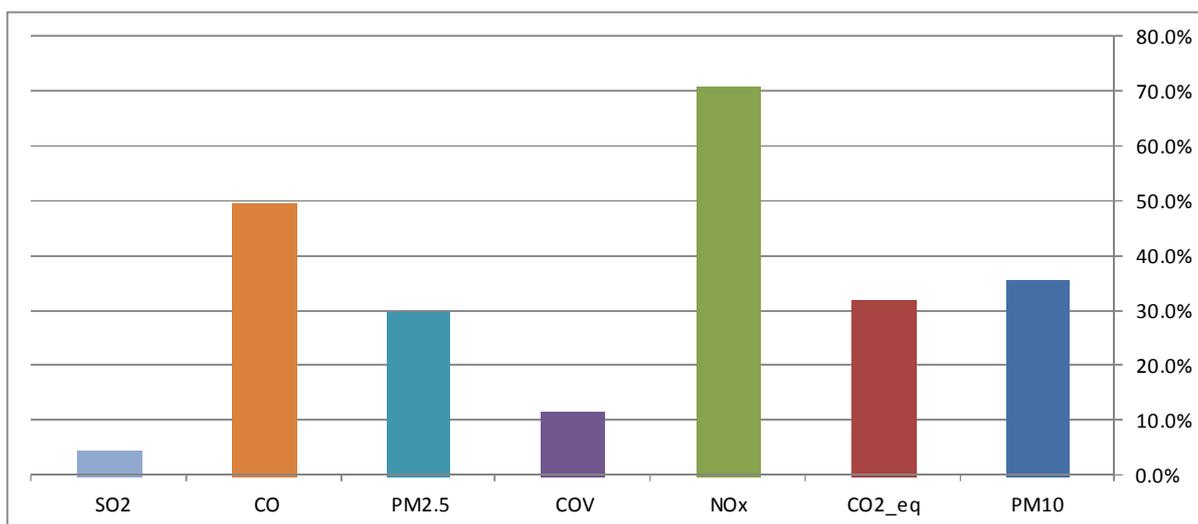


Figura 6.2 Confronto tra le componenti inquinanti. Dati INEMAR Comune di Rescaldina.

Il Piano di classificazione acustica del comune di Rescaldina è stato redatto nel mese di luglio 2013 ai sensi della Legge 447/1995 e dalla Legge Regionale 13/2001.

Il Piano ha individuato tra i ricettori acusticamente sensibili sia le attività pubbliche presenti nel nucleo abitato, sia alcuni territori di particolare tutela naturalistica.

Nelle sezioni di controllo si sono stimati, sulla base dei flussi veicolari e delle velocità simulate, i livelli di rumore da traffico nell'ora di punta del mattino e valutate le differenze tra i tre scenari simulati. Per la stima del rumore delle strade, si è usata la seguente relazione per calcolare il livello di rumore immesso:

$$LA_{eq} = 0,21 v + 10,2 \log (QVL + 6 QVP) - 13,9 \log d + 49,5 \text{ (dBA)}$$

dove:

v = velocità media dei veicoli (km/h)

QVL = flusso dei veicoli leggeri (n° veicoli/h)

QVP = flusso dei veicoli pesanti (n° veicoli/h)

6 = costante moltiplicativa che equipara 1 veicolo pesante a 6 veicoli leggeri

d = distanza dal bordo strada (m), qui considerata per i confronti convenzionalmente pari a 10 metri.

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.

6.7 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 nel contempo incentivi l'uso di mezzi alternativi, migliorando la funzionalità di quest'ultimi così che sia più accettabile il loro uso.

6.8 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



i modali.

6.9 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 ciclabile 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.

7. VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE AZIONI DEL PUT

Di seguito verranno riportate tutte le azioni del Piano presentate mediante una descrizione sintetica e valutate nel dettaglio. (per i dettagli si rimanda alla proposta di Piano Urbano del Traffico e suoi allegati)

7.1 Tema 1- Lo schema di circolazione

Ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali del comune
Migliorare la qualità e la sicurezza dei percorsi pedonali e ciclabili

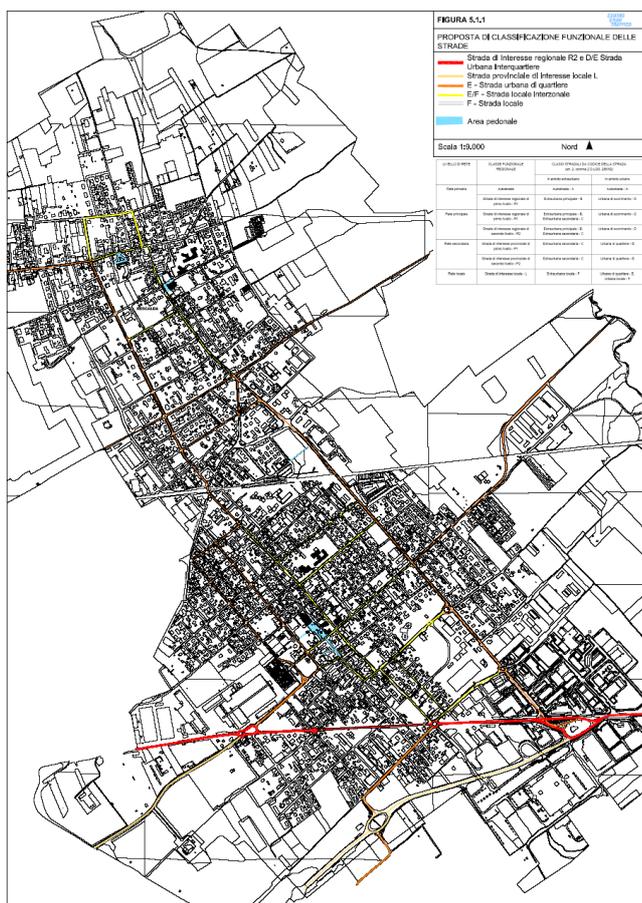
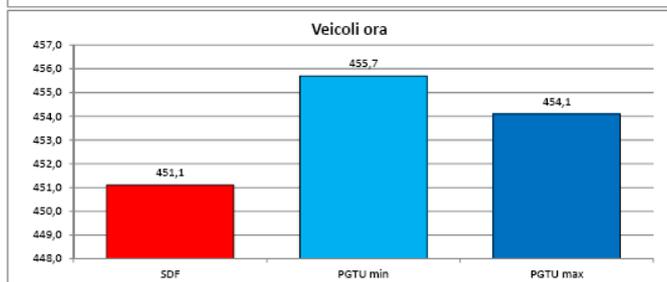
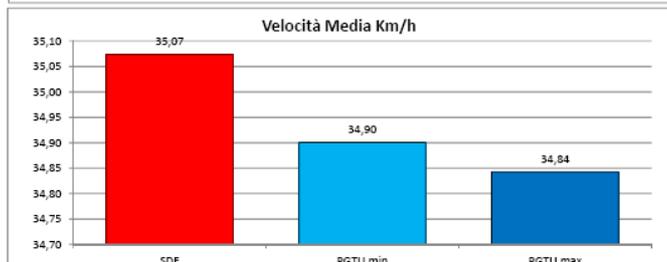
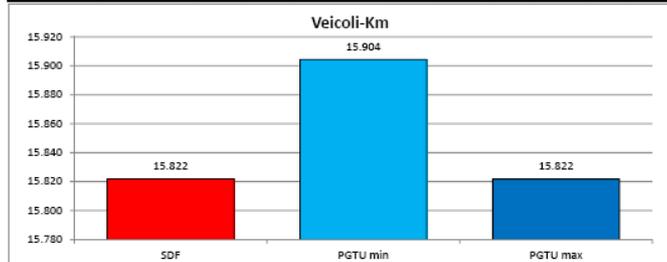


TABELLA 5.1.2 - SIMULAZIONI DEL TRAFFICO - CONFRONTO PRINCIPALI PARAMETRI

Scenario	ORA DI PUNTA DEL MATTINO			Variazioni %		
	Veicoli/km	Vel media	Veicoli-ora	Veicoli/km	Vel media	Veicoli-ora
SDF	15.822	35,07	451,1	---	---	---
PGTU min	15.904	34,90	455,7	0,52%	-0,49%	1,02%
PGTU max	15.822	34,84	454,1	0,00%	-0,66%	0,66%



VALUTAZIONE DELL'AZIONE: TEMA 1 – SCHEMA DI CIRCOLAZIONE		
CLASSIFICAZIONE STRADE DELLE STRADE	VALUTAZIONE DELL'AZIONE	
Classificazione delle strade della città e relativa cartografia	<p>L'azione prevede il declassamento rispetto al ruolo attuale, di Via Matteotti e l'affidamento del ruolo di collegamento tra i quartieri, agli assi contrapposti di Via Concordia e Via Cavalieri di Vittorio Veneto.</p> <p>Uno degli impatti più importanti di questa azione è la riduzione della pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina.</p> <p>Tra le varie ipotesi si è optato per la soluzione che prevede l'istituzione del senso unico in Via Matteotti in direzione nord.</p> <p>Dalle Tabelle allegate al piano relative ad iparametri del traffico e dell'inquinamento atmosferico e acustico si rilevano solo due criticità per quanto riguarda un aumento percentuale del livello di rumore in due vie (Via Cavalieri di Vittorio Veneto e Via Bossi) nell'ora di punta.</p> <p>L'azione è voluta per ridurre la pressione del traffico veicolare nelle aree centrali di Rescaldina.</p>	
<p>Istituzione di sensi unici: Via Pisacane in uscita dalla rotonda sulla Saronnese, fino alla nuova viabilità di collegamento tra Via Torino, Via Firenze e Via Cerro Maggiore.</p> <p>Proposta sensi unici a Rescaldina</p> <p>Proposta sensi unici a Ravello</p> <p>Proposta sensi unici a Rescalda</p>	<p>L'azione è necessaria per ridurre i flussi di traffico legati prevalentemente alle funzioni commerciali della zona. (periodo di sperimentazione)</p> <p>L'azione è finalizzata al recupero e alla messa a norma della sosta in carreggiata e al completamento ed allargamento dei percorsi pedonali o alla realizzazione di percorsi ciclabili.</p> <p>Lo scenario proposto di PGTU, di ridefinizione dello schema di circolazione, è stato valutato con il modello di simulazione del traffico e confrontato con la simulazione dello stato di fatto nelle due ipotesi di attuazione di minima e di massima, analizzando le variazioni di traffico nelle sezioni di controllo, i veicoli-Km, i veicoli-ora, i livelli di emissioni dei principali inquinanti. Le variazioni sono molto contenute</p>	

7.2 Tema 2 – Regolamentazione della sosta

Favorire i residenti di quelle aree in cui sono presenti notevoli criticità di sosta ma anche ad andare incontro agli utenti della ferrovia provenienti dai comuni contermini.

VALUTAZIONE DELL'AZIONE: TEMA 2 – REGOLAMENTAZIONE DELLA SOSTA		
TARIFFAZIONE DELLA SOSTA	VALUTAZIONE DELL'AZIONE	
<p>Previsione di quattro nuove aree di sosta</p> <p>Rendere compatibile la sosta a cassetta anche da un solo lato con le dimensioni della carreggiata</p>	<p>Si prevede la realizzazione di quattro nuove aree di sosta in via Oberdan (vicino al ristorante Garibaldi), nella ex zona scalo merci e in via caduti di nassirya.</p> <p>A seguito della realizzazione delle nuove aree potranno essere previste delle vie con sosta riservata ai soli residenti (via Piave, Montale, ecc.)</p> <p>Con la messa a norma della sosta in quelle vie dove il calibro non la consente il piano prevede la realizzazione di sensi unici che oltre ad ridurre i traffici, aumenta la sicurezza stradale e, dove la larghezza della carreggiata lo consente, l'allargamento del marciapiede o la realizzazione di un nuovo percorso ciclopedonale protetto</p>	

7.3 Tema 3 – Trasporto pubblico

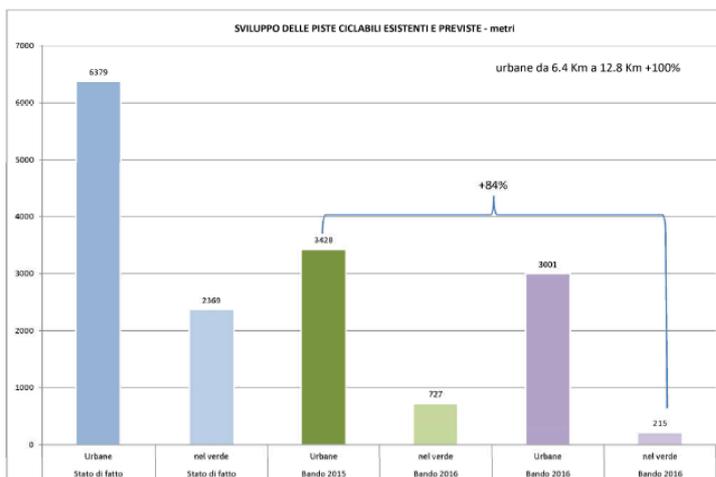
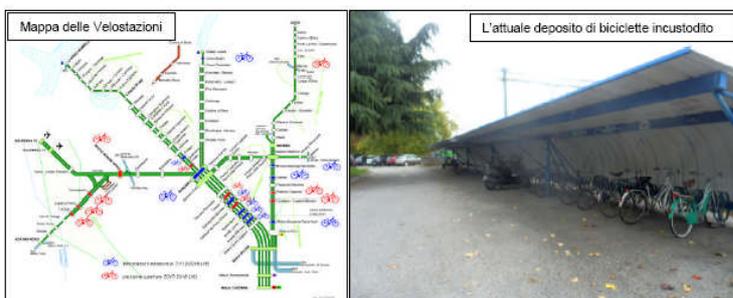
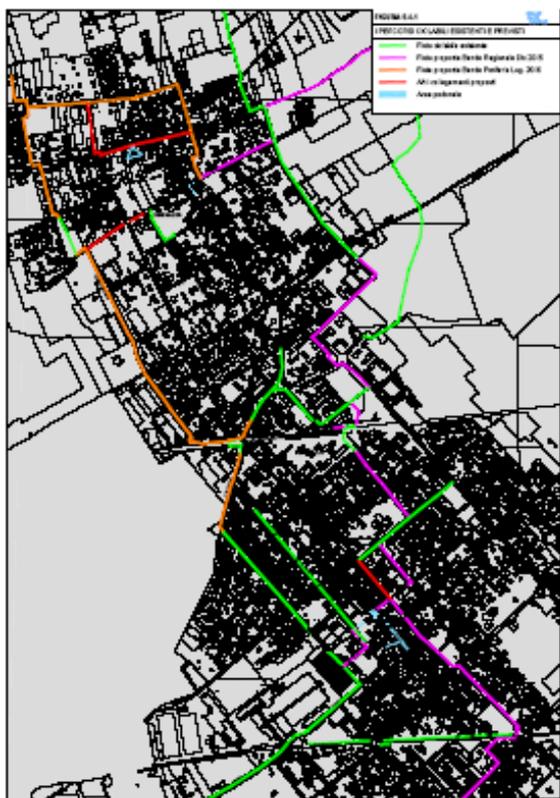
L'obiettivo è quello di favorire l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità, ampliando la gamma di offerta e orientando l'utenza, anche dei comuni contermini, verso le scelte di spostamento più sostenibili.

VALUTAZIONE DELL'AZIONE: TEMA 3 – TRASPORTO PUBBLICO		
MODIFICA PERCORSO	VALUTAZIONE DELL'AZIONE	
<p>Istituzione di un servizio di collegamento della Stazione ferroviaria di Rescaldina dai comuni contermini.</p> <p>Modifica del percorso per adeguarsi ai nuovi sensi unici</p>	<p>L'azione tende a prendere in considerazione le direttive sia delle azioni della comunità europea che dei piani sovvracomunali che comunali, nei quali si richiede di agevolare lo scambio modale: trasporto privato/trasporto pubblico non solo all'interno del contesto comunale ma anche nell'ambito dei comuni contermini.</p> <p>Dovendo comunque limitare l'affluenza delle auto all'interno del contesto comunale ed in particolar modo intorno all'area della stazione ferroviaria dare un servizio di collegamento su gomma con quest'ultima ed i comuni contermini risolverebbe in gran parte le criticità tutt'ora presenti senza contrastare con le direttive.</p>	

7.4 Tema 4 – Piste ciclabili

Sostegno ed incentivo della mobilità ciclabile, individuata come soluzione efficace e sostenibile per gli spostamenti casa/lavoro casa/scuola. Messa in sicurezza di quelli esistenti e la riproposizione delle piste ciclabili finanziate dai bandi di dicembre 2015 e luglio 2016.

VALUTAZIONE DELL'AZIONE: TEMA 4 – PERCORSI CICLABILI	
NUOVI PERCORSI PROTETTI	VALUTAZIONE DELL'AZIONE
<p>Nuove tratte di collegamento della rete ciclabile esistente e prevista dai piani finanziati</p> <p>Nuova segnaletica verticale per caratterizzare il percorso</p> <p>Ripristino della segnaletica orizzontale</p> <p>Velostazione o altre strutture idonee ad incentivare l'uso della bicicletta</p>	<p>L'azione prevede di completare la rete esistente e prevista così da creare una tracciato a doppio anello che interessa tutte le aree residenziali di Rescalda e Rescaldina toccando tutti i principali servizi.</p> <p>La messa a norma ed in sicurezza dei percorsi ciclopedonali esistenti favorisce l'uso della mobilità dolce e la realizzazione di una Velostazione riservata agli utenti delle Ferrovie accentua questa tendenza</p> <p>Creare una vera e propria rete ciclabile, con servizi come la Velostazione e la segnaletica, significa agevolare e incentivare la mobilità dolce e questo migliora la qualità dell'area e della vita urbana.</p> 



7.5 Tema 5 – Sicurezza stradale

Miglioramento della sicurezza stradale nelle diverse declinazioni: attraversamenti pedonali, percorsi casa scuola, viabilità stradale. Partendo dai dati di traffico e di incidentalità e dalle indicazioni della popolazione, gli interventi prospettati si focalizzano principalmente sulla regolazione e riduzione della velocità in ambito urbano e sulla necessità di creare percorsi per l'utenza più debole, protetti.

VALUTAZIONE DELL'AZIONE: TEMA 5 – SICUREZZA STRADALE		
NUOVI PERCORSI PROTETTI	VALUTAZIONE DELL'AZIONE	
<p>Istituzione di nuovi sensi unici</p> <p>Proteggere i percorsi ciclabili e renderli a norma</p> <p>Attraversamento pedonale protetto in via Kennedy</p> <p>Ridisegno dell'intersezione Marco Polo – Saronnese</p>	<p>Le micro azioni capillari volte tutte a rendere maggiormente sicura la viabilità in città non presentano particolari criticità né in fase di realizzazione né in fase di gestione.</p> <p>Le micro azioni relative all'istituzione dei sensi unici tendono a ridurre le manovre di conflitto alle intersezioni e a renderle più sicure.</p> <p>Le micro azioni mettono in sicurezza i percorsi delle utenze deboli a vantaggio della mobilità dolce.</p> <p>La macro azione ha la funzione di mettere rendere più sicuro il nodo Marco Polo-Saronnese che dai dati dell'incidentalità risulta essere un nodo critico</p>	



8. VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE AZIONI DEL PUT

L'obiettivo strategico della VAS è quello di integrare e rendere coerente il processo di pianificazione verso la sostenibilità verificando che le tematiche ambientali siano inserite negli atti di pianificazione e programmazione

La valutazione ambientale deve accompagnare ed in tutte le differenti fasi della redazione di un Piano/Programma come uno strumento finalizzato ad accresce la qualità, l'eccellenza e l'efficacia del piano stesso.

La Valutazione Ambientale ha garantito la coerenza con gli obiettivi dichiarati, politiche di intervento individuate ed azioni da perseguire con il quadro programmatico di scala più vasta e quello conoscitivo del territorio comunale.

Il procedimento di valutazione ambientale ha costantemente accompagnato l'elaborazione dei contenuti del Piano Urbano del Traffico del Comune di Rescaldina, azione garantita dallo sviluppo contestuale del Piano e della sua Valutazione Ambientale e dal costante confronto e scambio di informazioni e documenti tra Amministrazione Comunale, progettisti del PUT e i consulenti della VAS.

La logica utilizzata nell'elaborazione del PUT è stata quella di partire non solo dai dati rilevati, dati oggettivi delle condizioni della città, ma anche tenendo in considerazione le segnalazioni che sono pervenute all'Amministrazione Comunale e dalle osservazioni dei cittadini, questo perché molte situazioni che dai dati potrebbero non sembrare critiche, lo sono per chi vive la città e i suoi quartieri. Pertanto la valutazione non ha considerato esclusivamente gli aspetti ambientali ma anche quelli sociali nonché quelli economici.

Si deve partire dal presupposto che sono principalmente tre gli aspetti ambientali da considerare nel valutare le azioni del PUT:

1. la qualità dell'aria;
2. il rumore;
3. il traffico veicolare (in termini di raggiungimento degli obiettivi fondamentali del PUT ossia la fluidificazione del traffico veicolare e la risoluzione di situazioni critiche).

L'integrazione dei risultati della VAS nel PUT è stata infine assicurata dalla progettazione congiunta della fase dedicata al monitoraggio.

9. AZIONI DI CONSULTAZIONE, CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE

9.1 Le istanze della cittadinanza

Per la redazione del Piano Urbano del Traffico, in un'ottica di "pianificazione partecipata", sono state raccolte, elaborate ed analizzate le segnalazioni della popolazione residente in relazione alle problematiche sulla mobilità percepite dai singoli cittadini.

Il risultato delle analisi ha portato a stabilire i temi sulla mobilità più rilevanti, primo è il tema sull'inquinamento atmosferico, seguono a parità di importanza il tema della viabilità e della sicurezza delle utenze deboli, quasi allo stesso livello di quest'ultimi risulta essere il problema della congestione e dell'accodamento.

Il tema che ha riscosso meno interesse è stato quello relativo alla mobilità alternativa.

Per quanto riguarda la tematica del trasporto pubblico la maggiore voce segnalata è riferita all'interscambio modale, seguono il tema del livello di frequenza delle corse offerte la presenza di zone non servite dal trasporto pubblico.

9.2 Fasi della Valutazione Ambientale Strategica

FASE DI PREPARAZIONE

La Giunta Comunale ha dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano del Traffico, con atto formale reso pubblico mediante la pubblicazione della delibera n.215 dell'avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano del Traffico (PUT) il 30 Novembre 2016

FASE DI ORIENTAMENTO: integrazione della dimensione ambientale nel piano - definizione dello schema operativo per la VAS e mappatura dei soggetti coinvolti – Contestualmente all'avvio del procedimento, si è proceduto all'identificazione dei soggetti da consultare nei diversi momenti con specifiche competenze e funzioni.

Nella fase di orientamento e impostazione del PUT, il processo di Valutazione Ambientale ha contribuito sostanzialmente all'elaborazione del quadro ricognitivo e conoscitivo ambientale, assicurando, da subito, l'integrazione della dimensione ambientale al quadro di riferimento.

Il quadro di informazioni raccolte, insieme allo "schema del percorso metodologico procedurale, ed ad una proposta di definizione dell'ambito di influenza del PUT e della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale", è confluito nel documento di scoping.

CONFERENZE DI VALUTAZIONE (Conferenza Iniziale in data 21/02/17)

La conferenza ha sancito l'avvio del confronto tra le parti coinvolte nella costruzione del Piano Urbano del Traffico nella valutazione dello stesso attraverso la VAS.

I soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati sono stati coinvolti illustrando:

- il processo metodologico e procedurale del percorso di VAS effettuato in occasione dell'elaborazione del PUT;
- la portata delle informazioni e dei dati da includere nel Rapporto Ambientale;
- la definizione dell'ambito di influenza del Piano nelle sue ricadute ambientali e strategiche.

FASE DI ELABORAZIONE E REDAZIONE

Si è definito l'ambito di influenza e la portata delle informazioni da includere nel rapporto ambientale, coerenza esterna, stima degli effetti attesi e selezione degli indicatori, valutazione delle alternative, coerenza interna, progetto di monitoraggio, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica.

10. MONITORAGGIO

La direttiva 2001/42/CE all'art 10 prevede che vengano monitorati gli effetti ambientali significativi dell'attuazione dei piani e dei programmi al fine di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti ed essere in grado di adottare le misure correttive che si ritengono opportune.

Questo presuppone la predisposizione di un piano in grado di esplicitare l'attività di monitoraggio specifica della fase di attuazione e gestione del programma.

Il Piano di Monitoraggio Ambientale mira a definire le modalità per :

- la verifica degli effetti ambientali riferibili all'attuazione del piano;
- la verifica del grado di conseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale individuati nel Rapporto Ambientale;
- l'individuazione tempestiva degli effetti ambientali imprevisti;
- l'adozione di opportune misure correttive in grado di fornire indicazioni per una eventuale rimodulazione dei contenuti e delle azioni previste nel programma;
- l'informazione delle autorità con competenza ambientale e del pubblico sui risultati periodici del monitoraggio del programma attraverso l'attività di reporting.

Nella definizione delle attività di monitoraggio vanno considerate le seguenti componenti:

- obiettivi di programma ed effetti da monitorare;
- fonti conoscitive esistenti e database informativi a cui attingere per la costruzione degli indicatori;
- modalità di raccolta, elaborazione e presentazione dei dati;
- soggetti responsabili per le varie attività di monitoraggio;
- programmazione spazio-temporale delle attività di monitoraggio.

Durante l'attuazione del piano, il responsabile del monitoraggio sorveglierà l'esecuzione del piano di monitoraggio, informandone l'autorità di programmazione ed evidenziando eventuali scostamenti significativi.

L'autorità di programmazione sarà tenuta alla definizione delle misure correttive per garantire il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale del piano e per eliminare e/o mitigare eventuali effetti ambientali negativi derivanti dall'attuazione del programma o dalla realizzazione degli interventi finanziati.

Vista la durata limitata del piano (due anni) si ritiene opportuno che il rapporto di monitoraggio ambientale che darà conto delle prestazioni del programma, rapportandole anche alle previsioni effettuate, venga redatto con frequenza annuale.

Tale rapporto redatto dall'Autorità procedente avrà la duplice funzione di informare i soggetti interessati ed il pubblico in generale sulle ricadute ambientali che la programmazione sta generando, ed inoltre di fornire al decisore uno strumento in grado di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e dunque di consentire l'adozione delle opportune misure correttive.

Il monitoraggio trova attuazione nella misura periodica di indicatori appositamente selezionati; gli aspetti principali ad essi connessi sono la frequenza temporale di misurazione, lo spazio cui si riferisce il rilevamento e le unità di misura.

L'obiettivo è selezionare indicatori semplici ma che siano significativi ai fini della valutazione del piano.

I dati del monitoraggio verranno attinti da:

- SIT Regione Lombardia;
- Data Base Provincia di Milano;
- ARPA Lombardia;
- INEMAR;
- Comune di Rescaldina;

Tabella 10.1 Indicatori Ambientali prioritari

INDICATORI PRIORITARI	
Aria	Variazione delle emissioni atmosferiche in relazione alle possibili azioni di Piano in particolare gas serra Variazione nella concentrazione di inquinanti in particolare gas serra
Rumore	Variazione del clima acustico cittadino, legato al sola componente di traffico veicolare
Mobilità e trasporti	Estensione delle reti di mobilità dolce Diffusione e grado di copertura del TPL Numero di azioni di razionalizzazione della mobilità (in particolare di disincentivazione del mezzo privato), valutazione efficacia specifica

Accanto a questi indicatori prioritari si ricordano gli indicatori di monitoraggio specifici individuati per ogni Tema e per ogni specifica azione.

CONTROLLO E GESTIONE DEL TRAFFICO: indagini sui flussi di traffico da organizzare ogni due anni per verificare che non vi siano nuove criticità nel contesto cittadino. Numero di esposti pervenuti. Numero reclami pervenuti.

CONTROLLO E GESTIONE DELLA SOSTA: indagini da effettuare ogni due anni sull'occupazione della sosta da confrontare con l'offerta per verificare che non vi siano criticità.

Numero richieste pass residenti, numero richieste pass addetti. Numero richieste abbonamenti. Numero esposti pervenuti. Numero reclami pervenuti

CONTROLLO E GESTIONE DELL'INTERMODALITA' E TRASPORTO PUBBLICO LOCALE : indagini sul numero delle utenze.

Numero esposti pervenuti. Numero lamentele pervenute.

CONTROLLO E GESTIONE DELLA RETE MOBILITA' DOLCE: indagini da effettuarsi dopo due anni sui flussi ciclabili e pedonali.

Numero di esposti. Numero di reclami

CONTROLLO E GESTIONE DELLA SICUREZZA STRADALE: controllo incidentalità. Numero esposti pervenuti.