

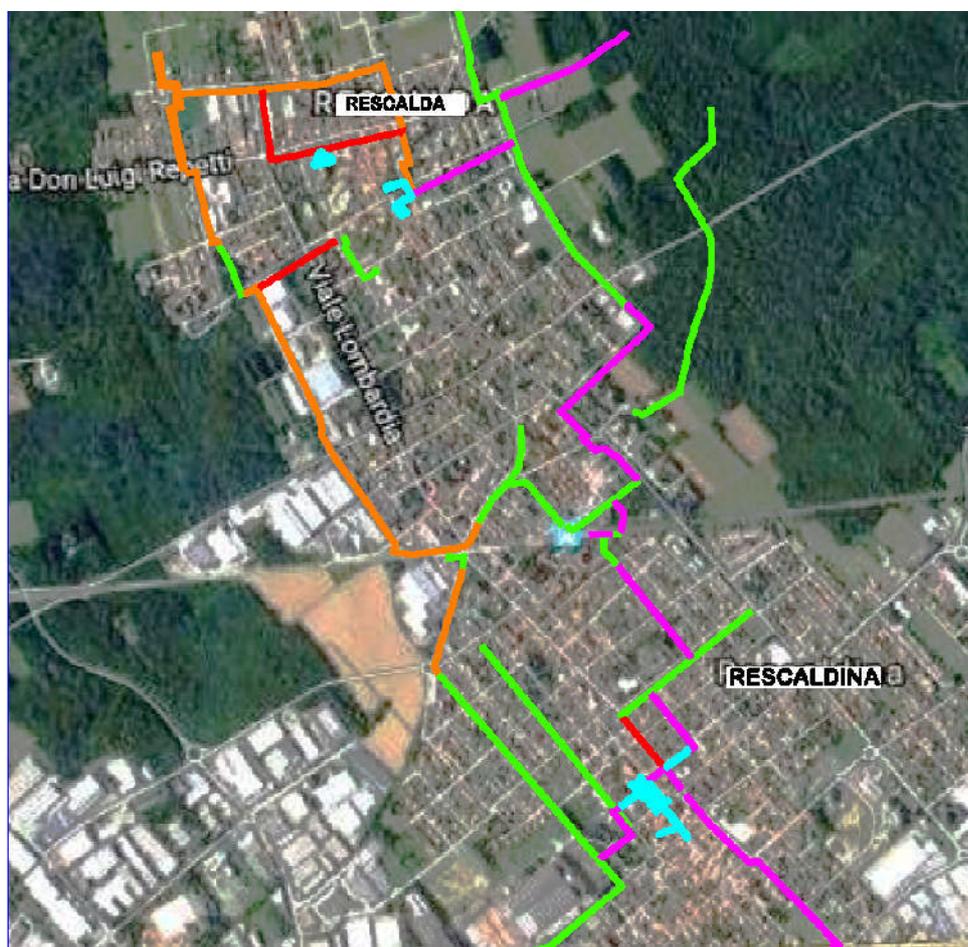


COMUNE DI RESCALDINA

AGGIORNAMENTO DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

SINTESI NON TECNICA



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

SINTESI NON TECNICA

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. OBIETTIVI ED AZIONI DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)**

- 3. ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE**
 - 3.1** Traffico veicolare
 - 3.2** Incidentalità
 - 3.3** Sosta
 - 3.4** Trasporto pubblico locale
 - 3.5** Piste ciclabili
 - 3.6** Qualità dell'aria

- 4. VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE AZIONI DEL PUT**
 - 4.1** Tema 1 – Lo schema di circolazione
 - 4.2** Tema 2 – Regolamentazione della sosta
 - 4.3** Tema 3 – Trasporto pubblico
 - 4.4** Tema 4 – Piste ciclabili
 - 4.5** Tema 5 – Sicurezza stradale

- 5. VALUTAZIONE DEGLI OBIETTIVI E DELLE AZIONI DEL PUT**

- 6. AZIONI DI CONSULTAZIONE, CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE**
 - 6.1** Le istanze della cittadinanza
 - 6.2** Fasi della Valutazione Ambientale Strategica

- 7. MONITORAGGIO**

1. PREMESSA

Il presente documento costituisce la Sintesi Non Tecnica della proposta di Rapporto Ambientale del percorso di Valutazione Strategica (V.A.S.).

La normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica prevede la redazione di un “documento di sintesi non tecnica” capace di riassumere in un linguaggio il più possibile non tecnico e divulgativo, le descrizioni, le questioni, le valutazioni e le conclusioni esposte nel Rapporto Ambientale.

Questo documento costituisce il principale strumento di informazione e comunicazione col pubblico.

2. OBIETTIVI ED AZIONI PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

2.1 Obiettivi del PUT

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.

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.

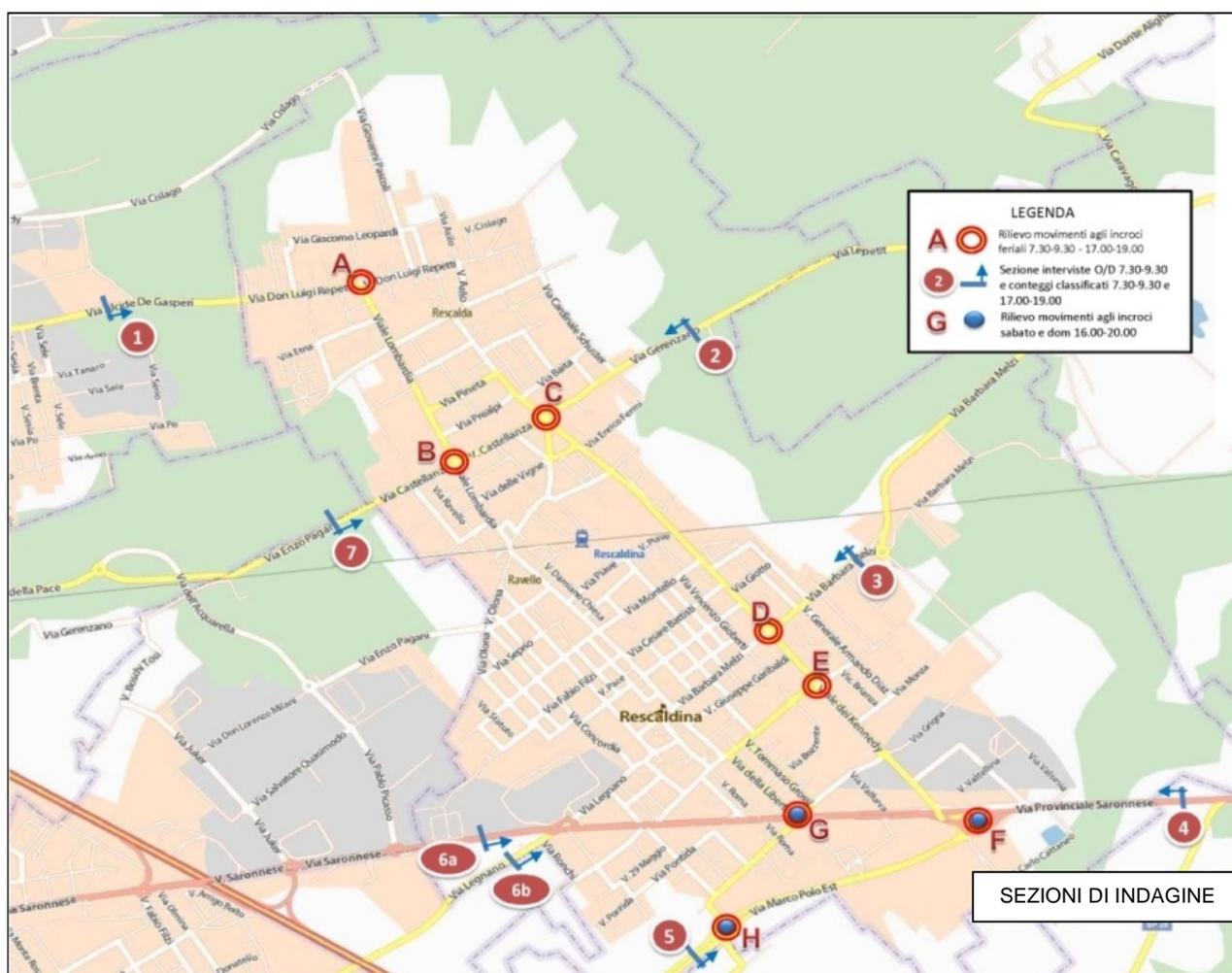
3. Ridisegnare l'intersezione tra Via Marco Polo e la Saronnese, separando l'ingresso dalla Via Marco Polo dall'uscita dal centro commerciale ed inserendo un angolo di deflessione nelle manovre di ingresso.

3. ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

3.1 Traffico veicolare

Nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico sono state effettuate specifiche indagini sul traffico.

Questi dati costituiscono la base informativa necessaria per sviluppare le strategie del PUT.

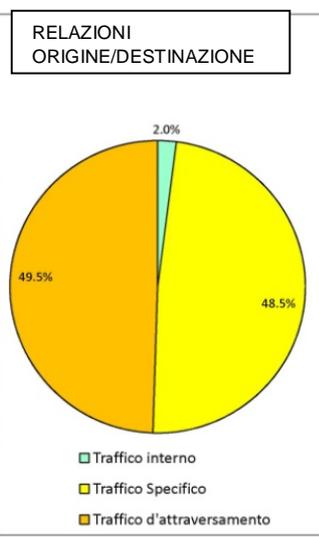


L'insediamento urbanizzato di Rescaldina risulta attraversato longitudinalmente da due principali assi infrastrutturali: la linea ferroviaria, che interessa la parte centrale del comune, e la Strada Statale 527, localizzata invece nella parte meridionale.

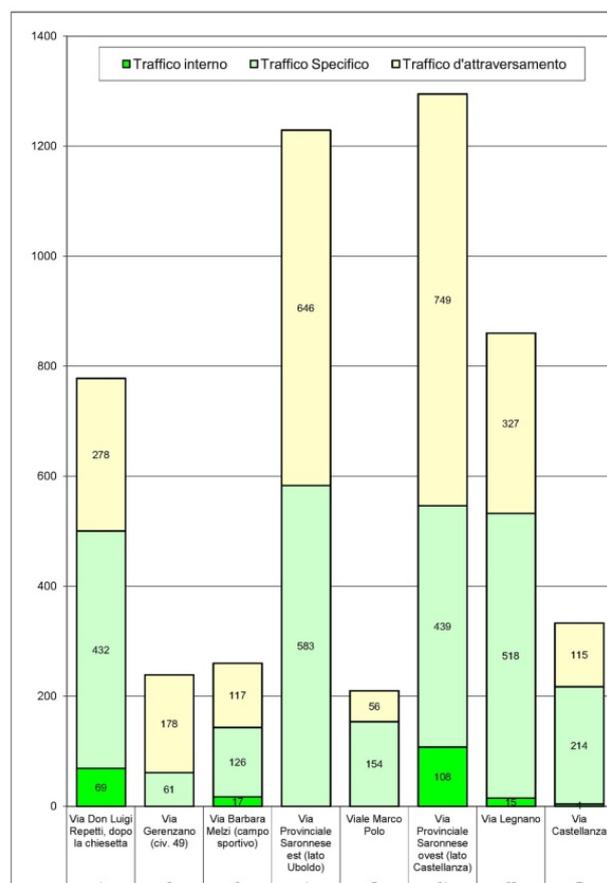
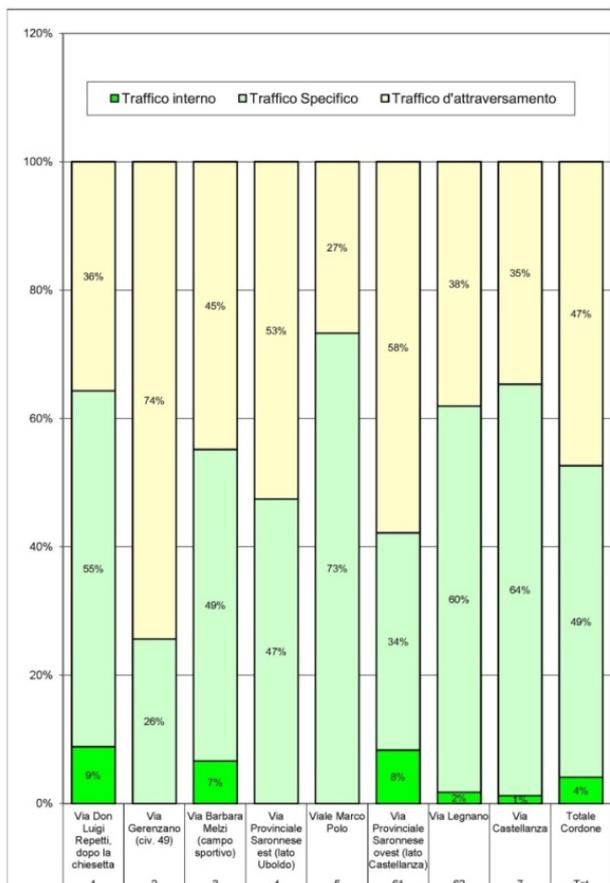
La Saronnese costituisce una bretella di collegamento tra l'autostrada A9 e l'autostrada A8, a ridosso di questa arteria viabilistica si concentra la maggior parte degli insediamenti produttivi comunali e nella parte meridionale di questa arteria sono localizzate due aree a destinazione commerciale.

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		118
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
Gorla 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													

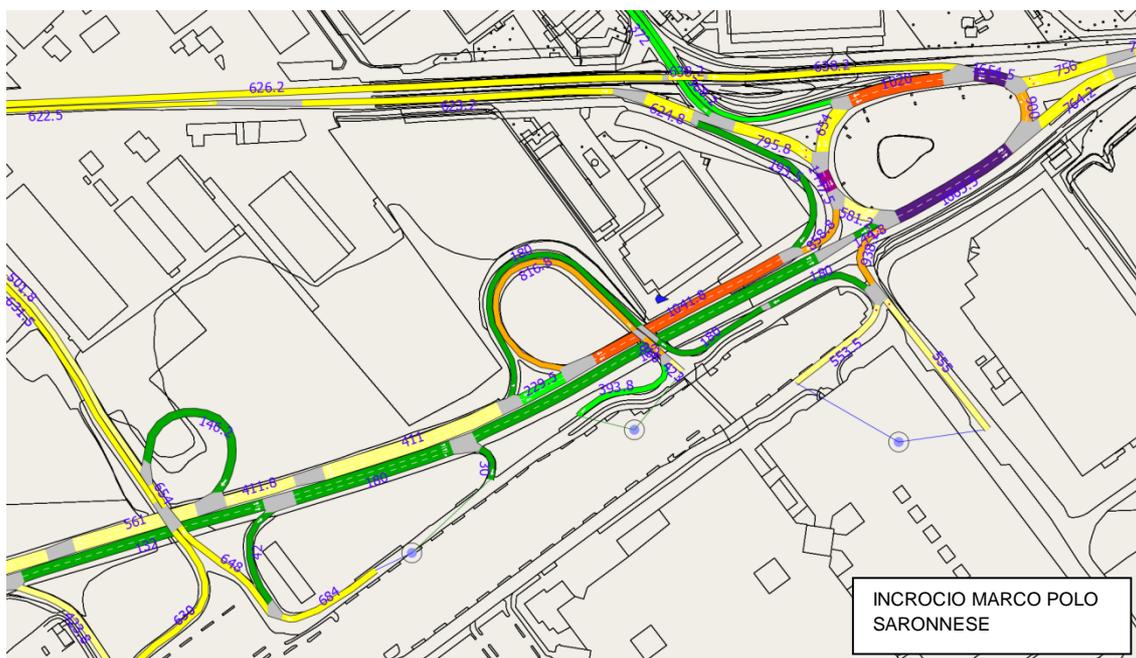


COMPONENTI DI TRAFFICO INTERCETTATO NELLE SEZIONI



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

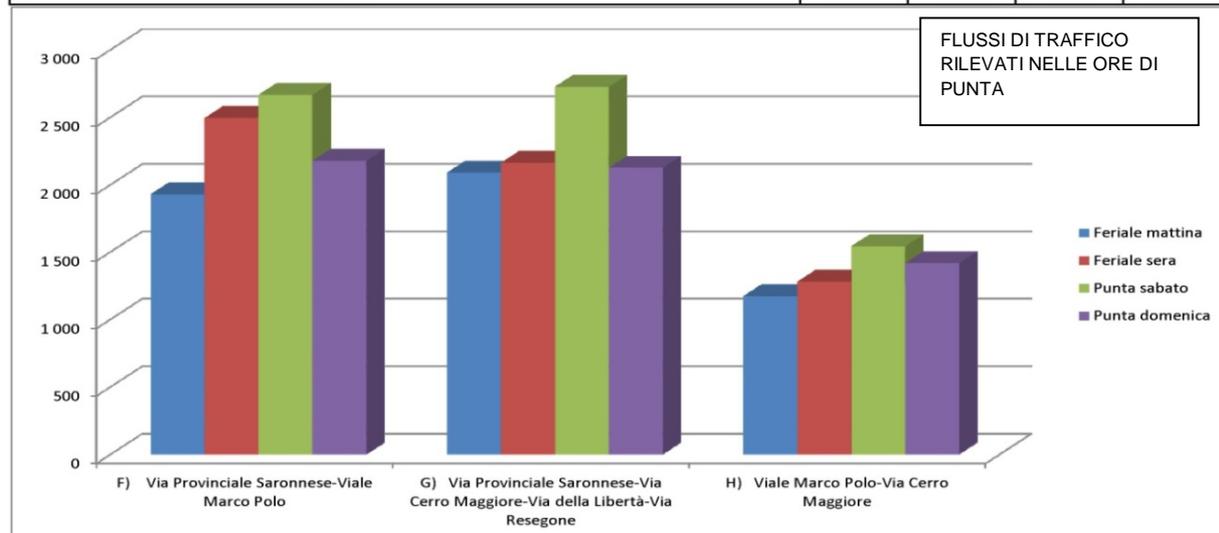
E' da rilevare la pericolosità della Via Togliatti in uscita dal Centro Commerciale in corrispondenza con l'ingresso alla rotatoria per l'immissione sulla provinciale Saronnese, qui i flussi veicolari in uscita si uniscono ai flussi veicolari provenienti dalla Via Marco Polo e si immettono contemporaneamente 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.

3.2 Incidentalità

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.

In corrispondenza con l'ingresso alla rotatoria per l'immissione sulla provinciale Saronnese, i flussi veicolari in uscita dal Centro Commerciale si uniscono ai flussi veicolari provenienti dalla Via Marco Polo e si immettono contemporaneamente in rotatoria.

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

3.3 Sosta

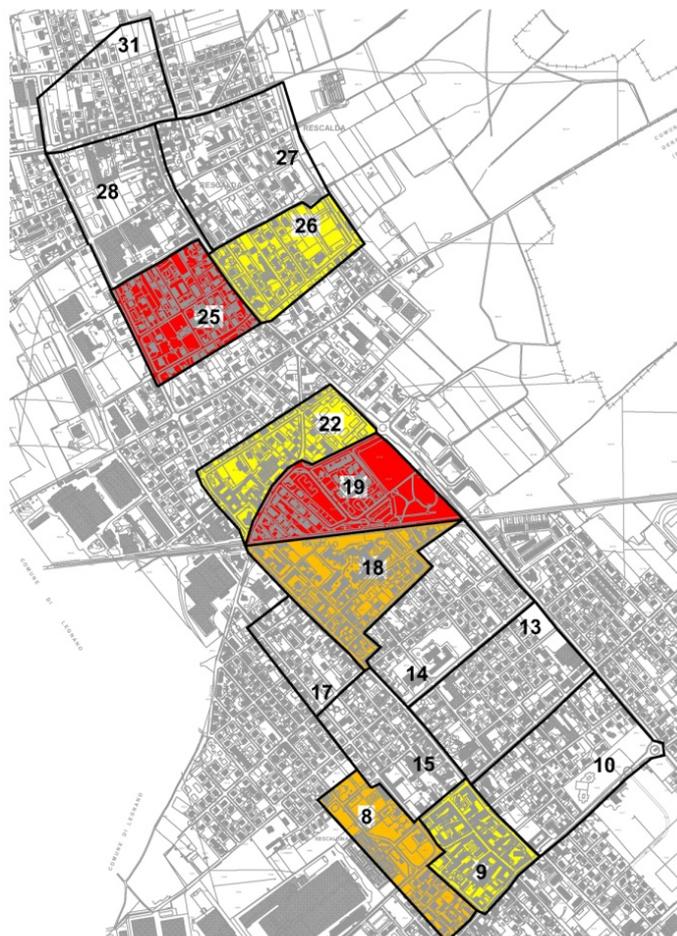
Rilievo dell'offerta e dell'occupazione della sosta, nel comparto centrale è stata rilevata l'offerta di sosta ad uso pubblico mediante il rilievo del numero di posti-auto disponibili in ogni tratta di via e piazza, differenziando la tipologia di controllo della sosta e la disposizione degli stalli.

Di una certa rilevanza è la pressione della domanda di sosta nell'intorno della Stazione Ferroviaria e nella zona 25, (dove l'offerta è di soli 33 posti auto) come si può vedere dai coefficienti di occupazione, sofferenza che si

riduce nel pomeriggio ma che peggiora, in questa fascia oraria, nella zona 27.

RILIEVO DELLA SOSTA

Zona	Offerta	Dati			Coefficients d'occupazione		
		Occupazione					
		10.00-11.30	15.30-17.00	Noite			
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



3.4 Trasporto pubblico locale

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.

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.

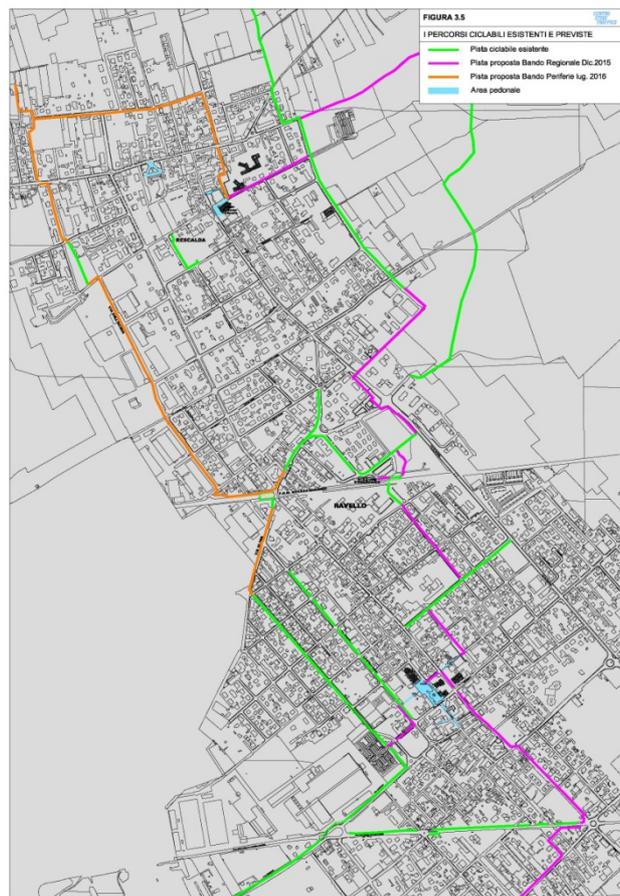
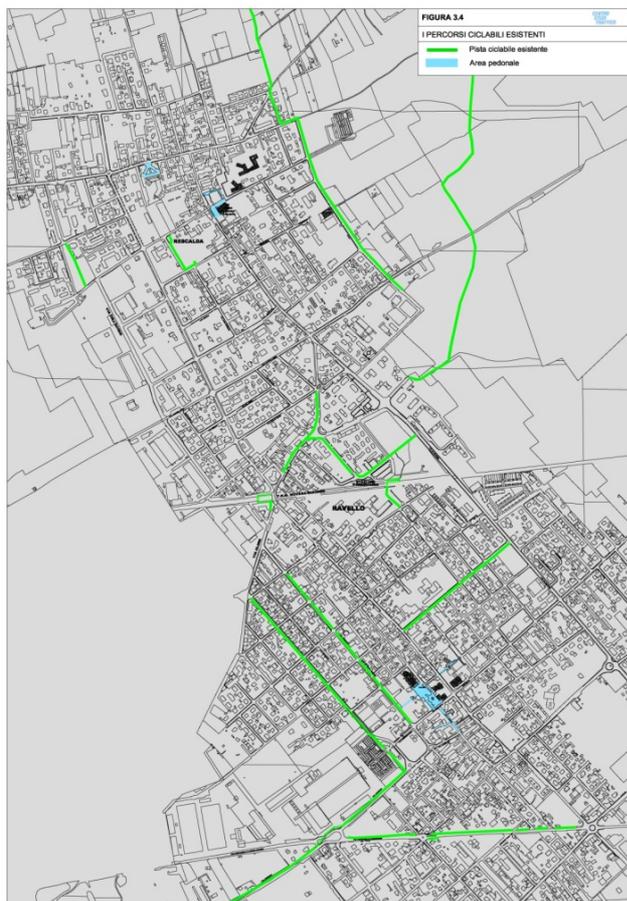
Incentivare l'uso del trasporto pubblico è una delle risposte principali ai problemi presenti in un centro abitato, se il trasporto pubblico soddisfa le richieste dell'utenza si avrà una riduzione della congestione del traffico, degli agenti inquinanti, un risparmio energetico e una maggiore sicurezza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



3.5 Piste ciclabili

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

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.

3.6 Qualità dell'aria

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

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

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

Comune

Rescaldina

Data - 24 gennaio 2017

Valutazione prodotta con strumenti modellistici e misure della rete da considerarsi provvisoria fino alla validazione definitiva dei dati di Qualità dell'Aria

IOA ⓘ Indice Qualità Aria	Accettabile	
PM10	38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media giornaliera	Valore limite 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM2.5	26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media giornaliera	
NO2 Biossido di Azoto	99 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ massimo giornaliero	Valore limite 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Soglia di allarme 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Figura 6.1 Concentrazioni stimate dall'Arpa per il giorno 24 gennaio 2017 sulla base dei dati raccolti dalla rete delle centraline regionali.

Gli inquinanti rilevati dalle due centraline sono CO, 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	
Descrizione macrosettore	Dati								
Unità di Misura	PM10	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	CO	SO2		
	t	kt	t	t	t	t	t	t	
Agricoltura	0.00	0.06	0.04	2.25	0.00	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.

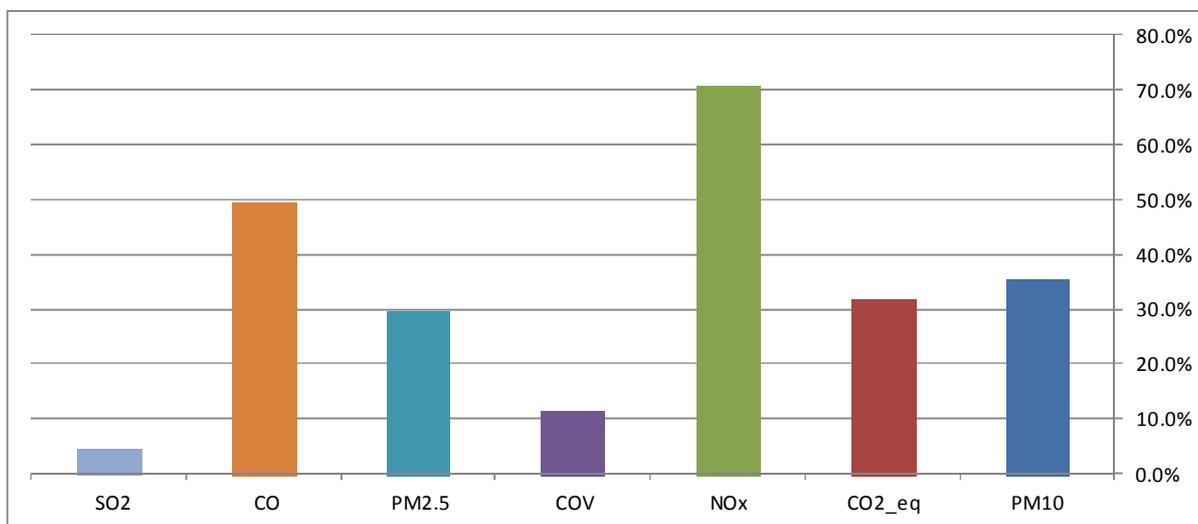


Figura 6.2 Confronto tra le componenti inquinanti. Dati INEMAR Comune di Rescaldina.

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.

4. 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)

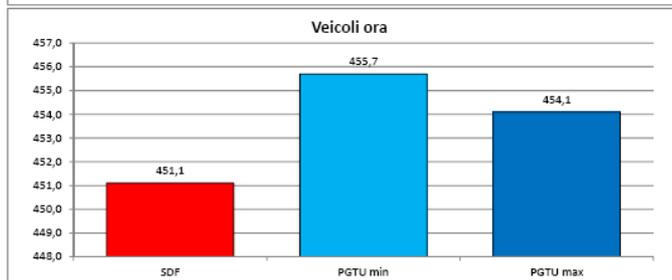
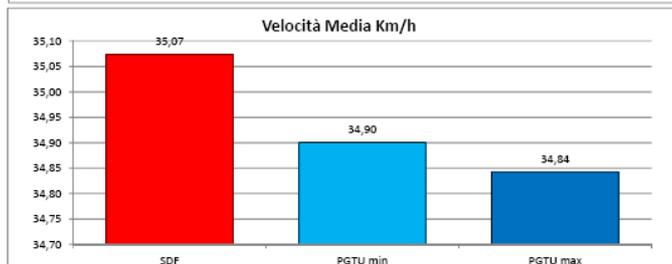
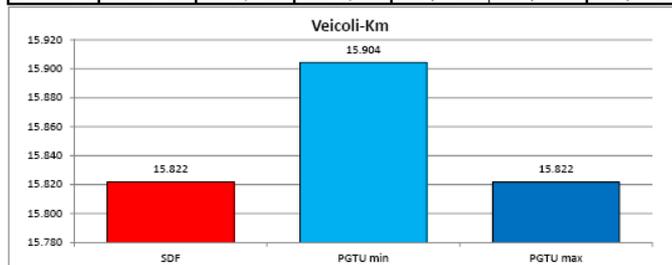
4.1 Tema 1- Lo schema di circolazione

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>	

4.2 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>	

4.3 Tema 3 – Trasporto pubblico

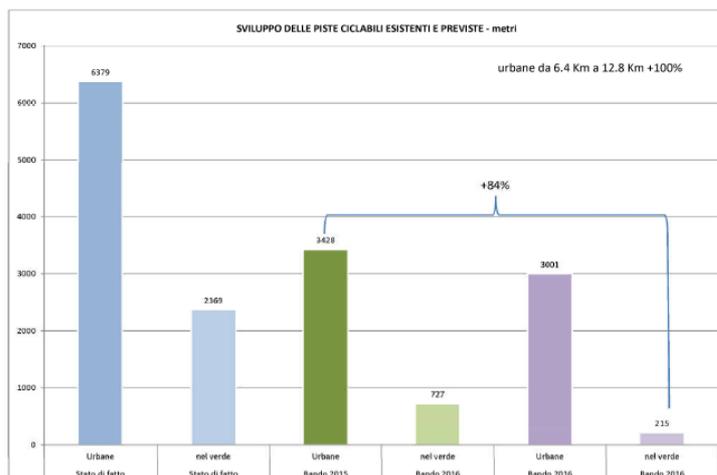
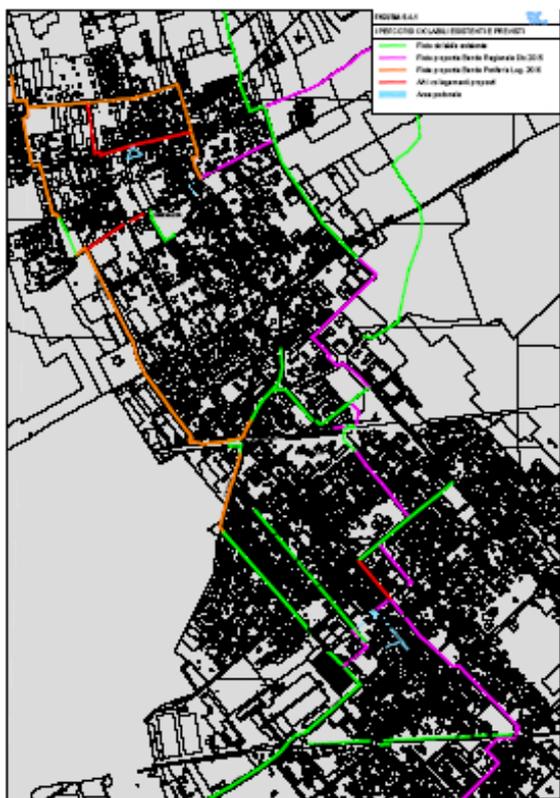
L'obiettivo è quello di favorire l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità, ampliando la gamma di offerta e orientando l'utenza, anche dei comuni contermini, verso le scelte di spostamento più sostenibili.

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>	

4.4 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> 



4.5 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>	



5. 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.

6. AZIONI DI CONSULTAZIONE, CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE

6.1 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.

6.2 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.

7. 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.

1. PREMESSA

Il presente documento costituisce la Sintesi Non Tecnica della proposta di Rapporto Ambientale del percorso di Valutazione Strategica (V.A.S.).

La normativa in materia di Valutazione Ambientale Strategica prevede la redazione di un “documento di sintesi non tecnica” capace di riassumere in un linguaggio il più possibile non tecnico e divulgativo, le descrizioni, le questioni, le valutazioni e le conclusioni esposte nel Rapporto Ambientale.

Questo documento costituisce il principale strumento di informazione e comunicazione col pubblico.

2. OBIETTIVI ED AZIONI PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT)

2.1 Obiettivi del PUT

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.

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.

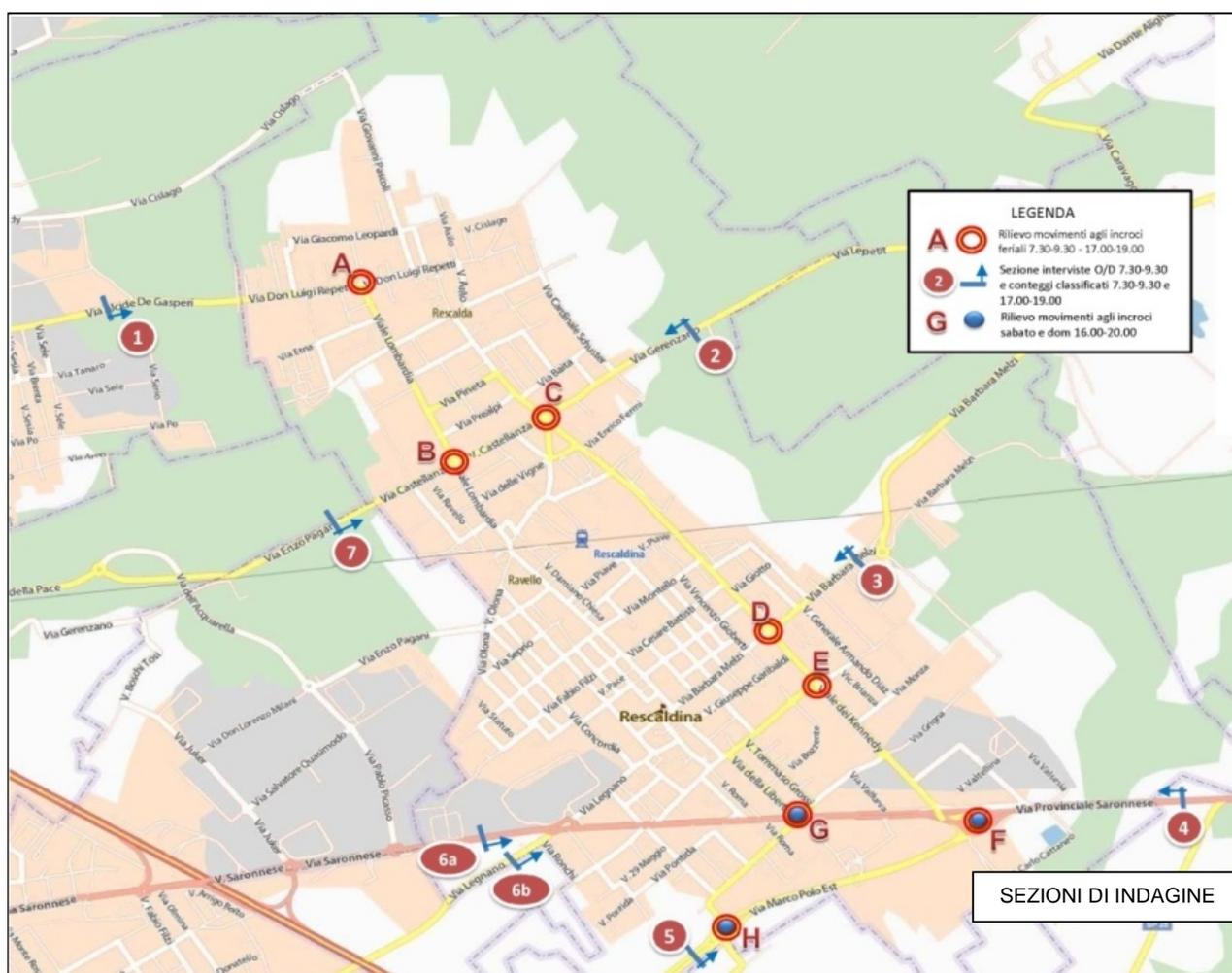
3. Ridisegnare l'intersezione tra Via Marco Polo e la Saronnese, separando l'ingresso dalla Via Marco Polo dall'uscita dal centro commerciale ed inserendo un angolo di deflessione nelle manovre di ingresso.

3. ASPETTI PERTINENTI DELLO STATO ATTUALE DELL'AMBIENTE

3.1 Traffico veicolare

Nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico sono state effettuate specifiche indagini sul traffico.

Questi dati costituiscono la base informativa necessaria per sviluppare le strategie del PUT.

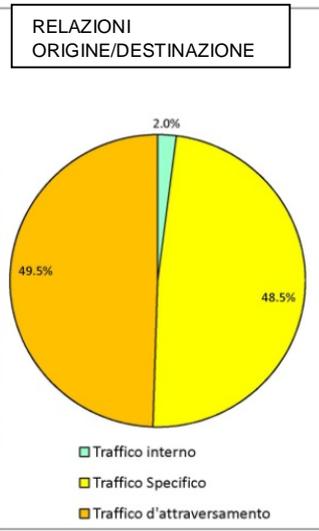


L'insediamento urbanizzato di Rescaldina risulta attraversato longitudinalmente da due principali assi infrastrutturali: la linea ferroviaria, che interessa la parte centrale del comune, e la Strada Statale 527, localizzata invece nella parte meridionale.

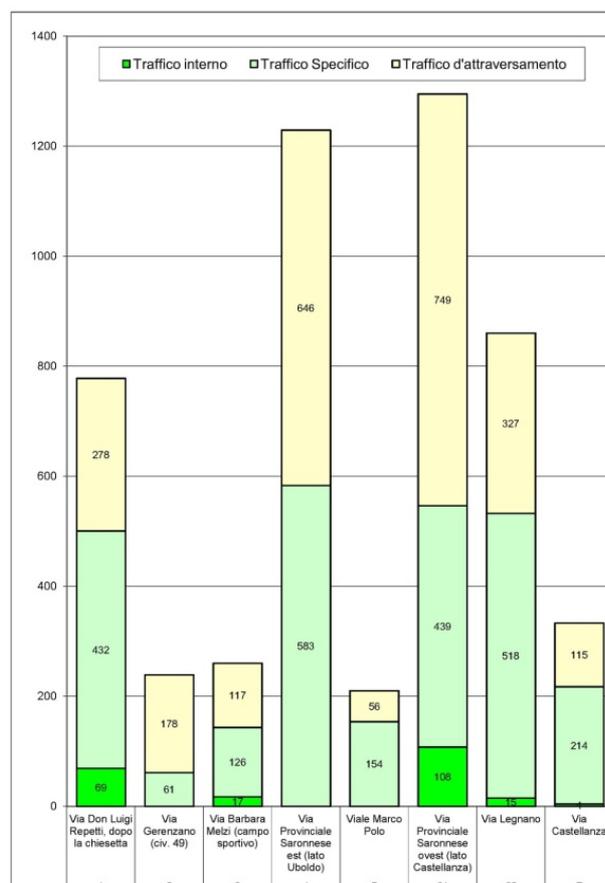
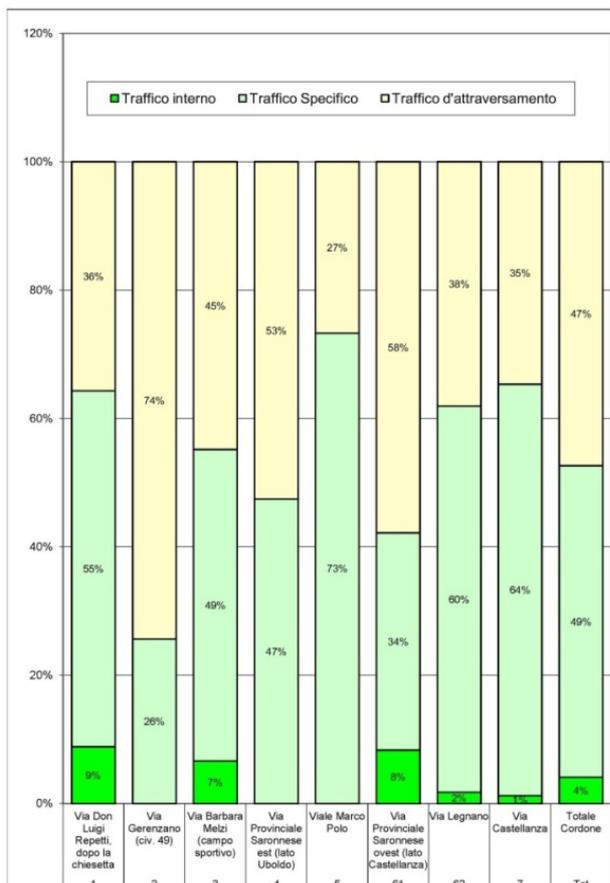
La Saronnese costituisce una bretella di collegamento tra l'autostrada A9 e l'autostrada A8, a ridosso di questa arteria viabilistica si concentra la maggior parte degli insediamenti produttivi comunali e nella parte meridionale di questa arteria sono localizzate due aree a destinazione commerciale.

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		118
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
Gorla 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													

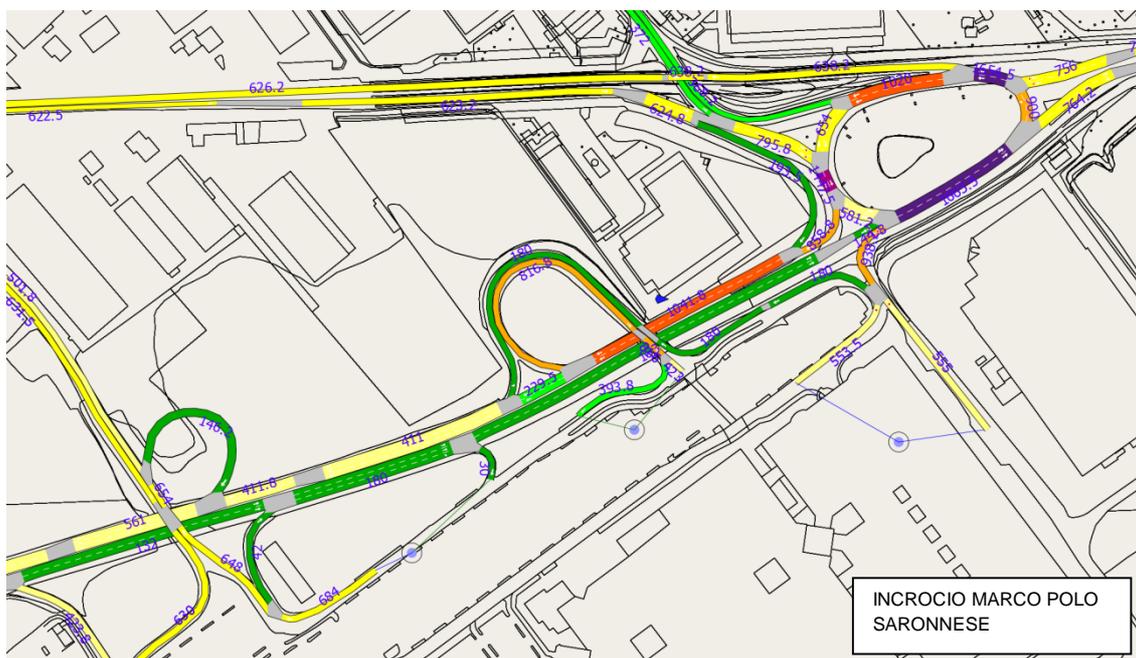


COMPONENTI DI TRAFFICO INTERCETTATO NELLE SEZIONI



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

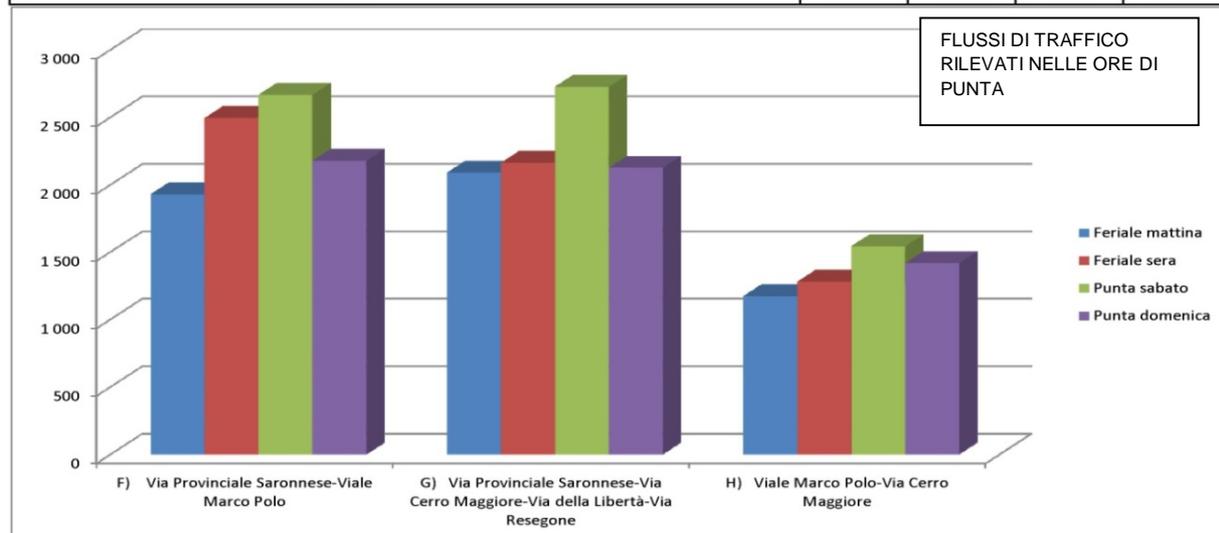
E' da rilevare la pericolosità della Via Togliatti in uscita dal Centro Commerciale in corrispondenza con l'ingresso alla rotatoria per l'immissione sulla provinciale Saronnese, qui i flussi veicolari in uscita si uniscono ai flussi veicolari provenienti dalla Via Marco Polo e si immettono contemporaneamente 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.

3.2 Incidentalità

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.

In corrispondenza con l'ingresso alla rotatoria per l'immissione sulla provinciale Saronnese, i flussi veicolari in uscita dal Centro Commerciale si uniscono ai flussi veicolari provenienti dalla Via Marco Polo e si immettono contemporaneamente in rotatoria.

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

3.3 Sosta

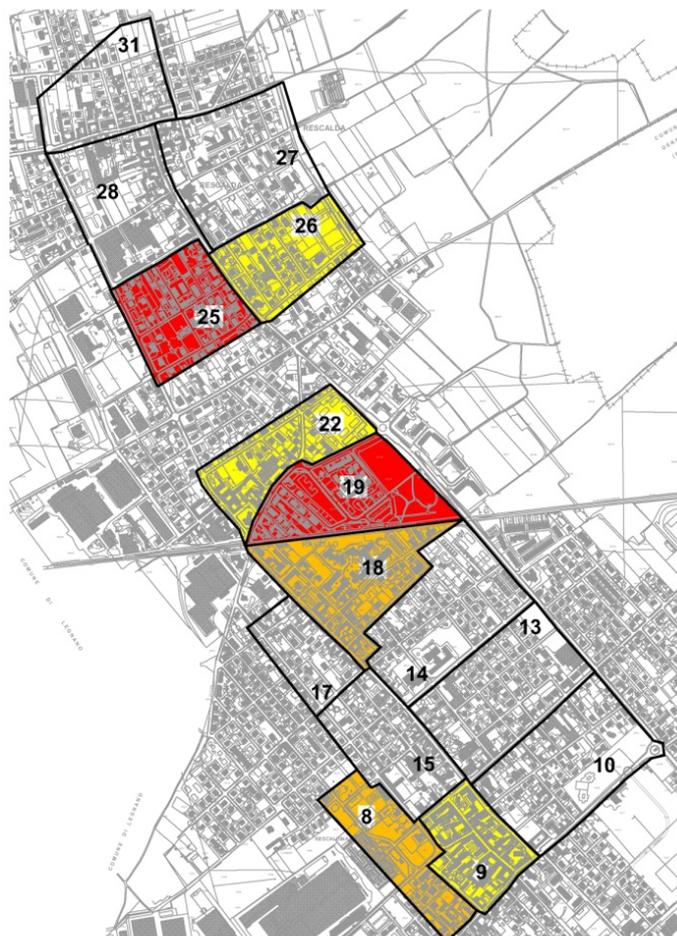
Rilievo dell'offerta e dell'occupazione della sosta, nel comparto centrale è stata rilevata l'offerta di sosta ad uso pubblico mediante il rilievo del numero di posti-auto disponibili in ogni tratta di via e piazza, differenziando la tipologia di controllo della sosta e la disposizione degli stalli.

Di una certa rilevanza è la pressione della domanda di sosta nell'intorno della Stazione Ferroviaria e nella zona 25, (dove l'offerta è di soli 33 posti auto) come si può vedere dai coefficienti di occupazione, sofferenza che si

riduce nel pomeriggio ma che peggiora, in questa fascia oraria, nella zona 27.

RILIEVO DELLA SOSTA

Zona	Offerta	Dati			Coefficients d'occupazione		
		Occupazione					
		10.00-11.30	15.30-17.00	Noite			
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



3.4 Trasporto pubblico locale

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.

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.

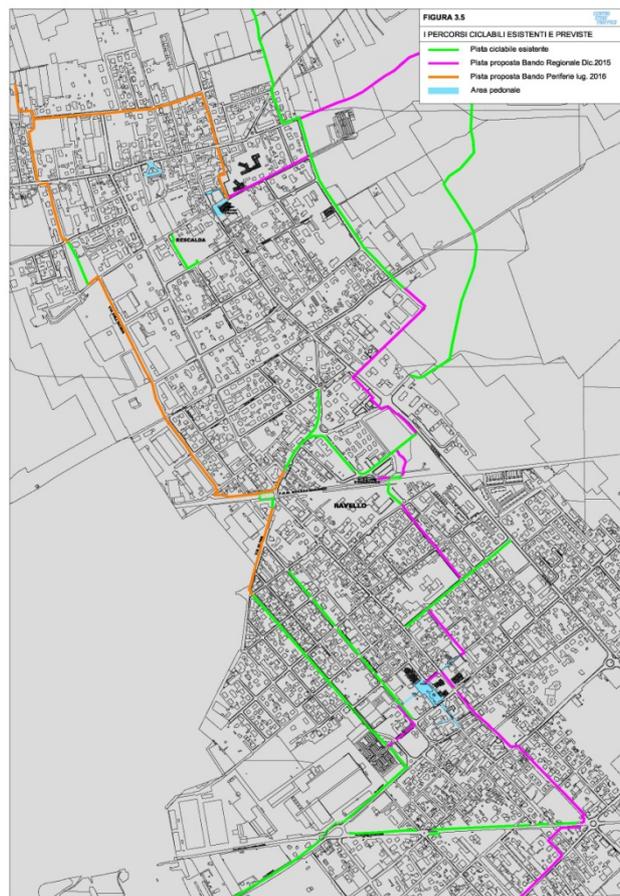
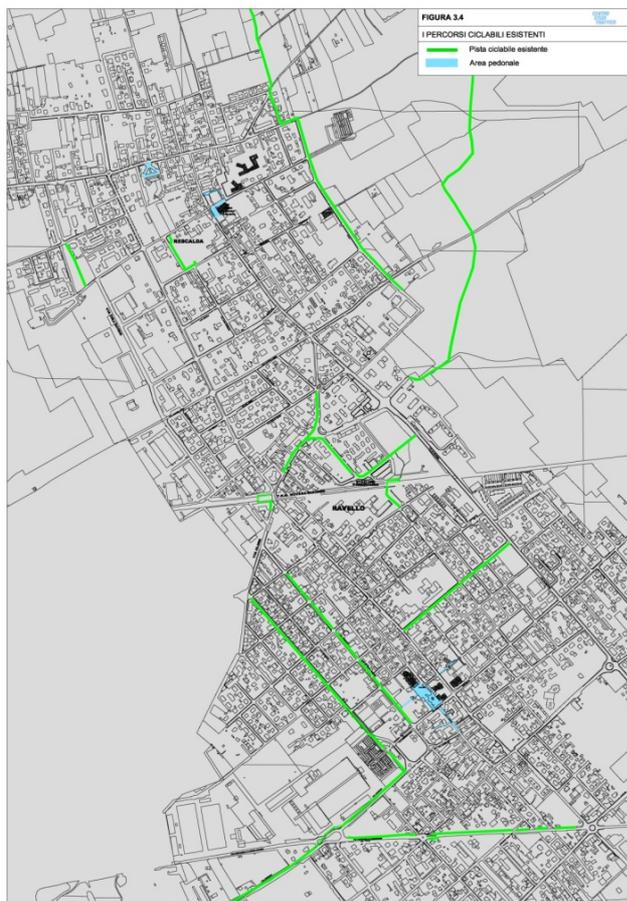
Incentivare l'uso del trasporto pubblico è una delle risposte principali ai problemi presenti in un centro abitato, se il trasporto pubblico soddisfa le richieste dell'utenza si avrà una riduzione della congestione del traffico, degli agenti inquinanti, un risparmio energetico e una maggiore sicurezza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



3.5 Piste ciclabili

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

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.

3.6 Qualità dell'aria

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

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

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

Comune

Rescaldina

Data - 24 gennaio 2017

Valutazione prodotta con strumenti modellistici e misure della rete da considerarsi provvisoria fino alla validazione definitiva dei dati di Qualità dell'Aria

IOA ⓘ Indice Qualità Aria	Accettabile	
PM10	38 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media giornaliera	Valore limite 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM2.5	26 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media giornaliera	
NO2 Biossido di Azoto	99 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ massimo giornaliero	Valore limite 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Soglia di allarme 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$

Figura 6.1 Concentrazioni stimate dall'Arpa per il giorno 24 gennaio 2017 sulla base dei dati raccolti dalla rete delle centraline regionali.

Gli inquinanti rilevati dalle due centraline sono CO, 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	
Descrizione macrosettore	Dati								
Unità di Misura	PM10	CO2_eq	NOx	COV	PM2.5	CO	SO2		
	t	kt	t	t	t	t	t	t	
Agricoltura	0.00	0.06	0.04	2.25	0.00	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.

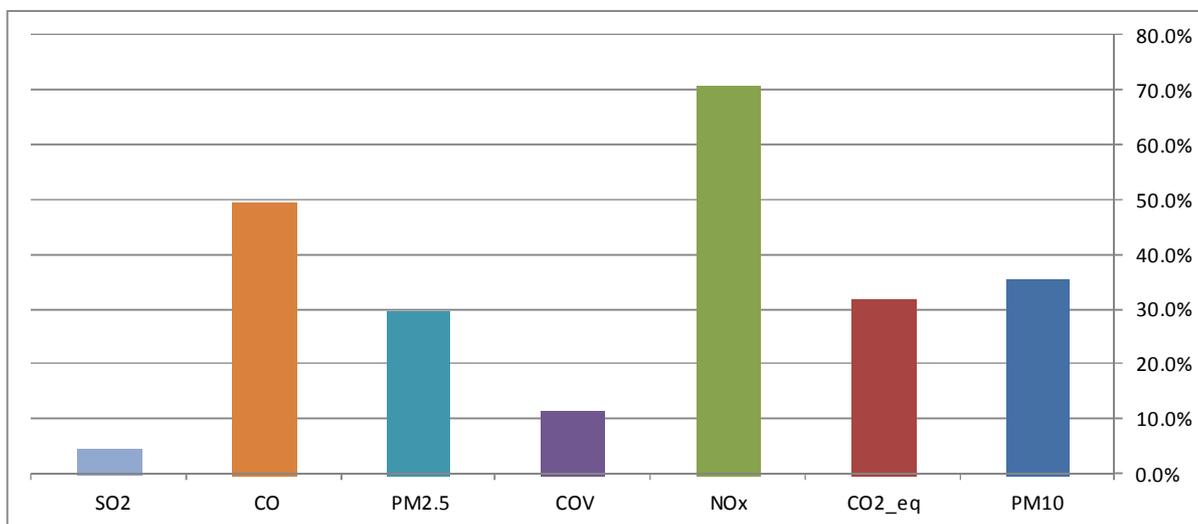


Figura 6.2 Confronto tra le componenti inquinanti. Dati INEMAR Comune di Rescaldina.

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.

4. 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)

4.1 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

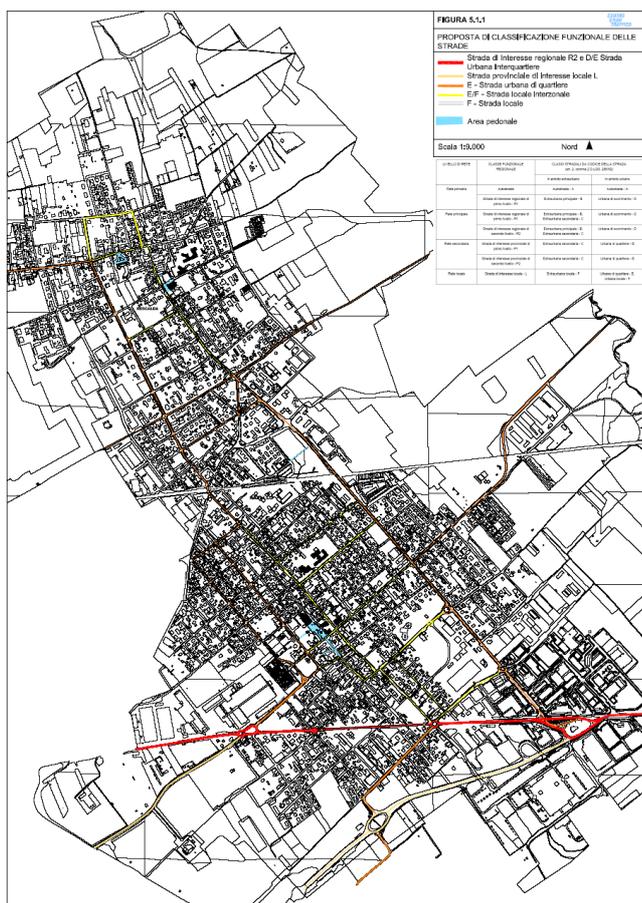
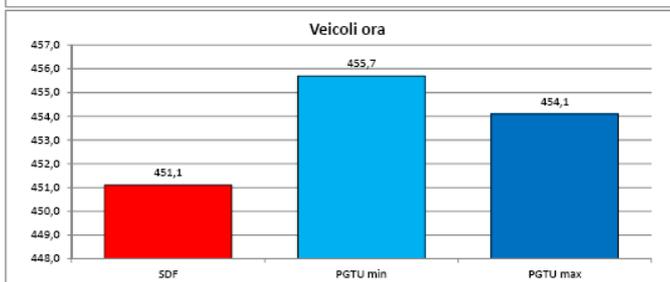
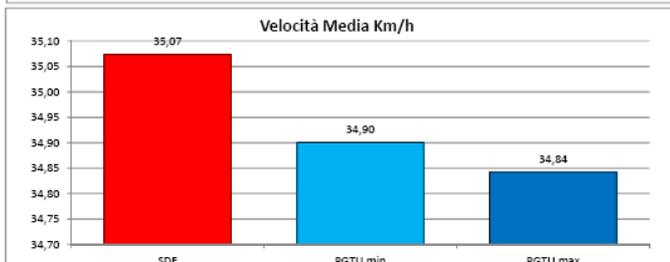
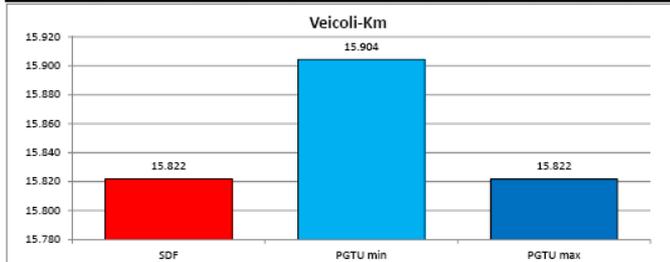


TABELLA 5.1.2 - SIMULAZIONI DEL TRAFFICO - CONFRONTO PRINCIPALI PARAMETRI

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>	

4.2 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>	

4.3 Tema 3 – Trasporto pubblico

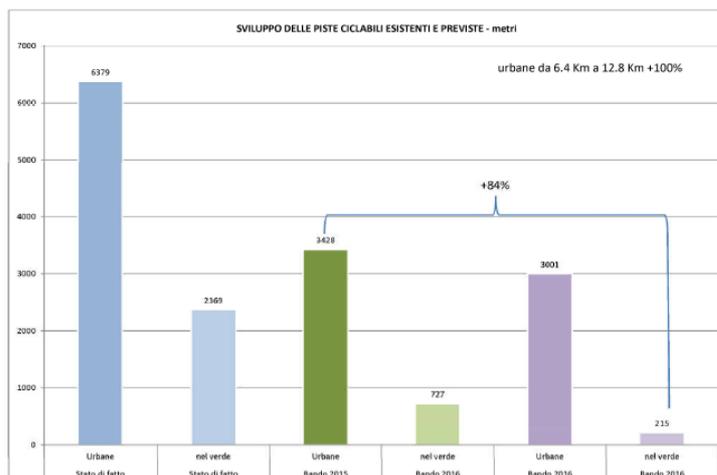
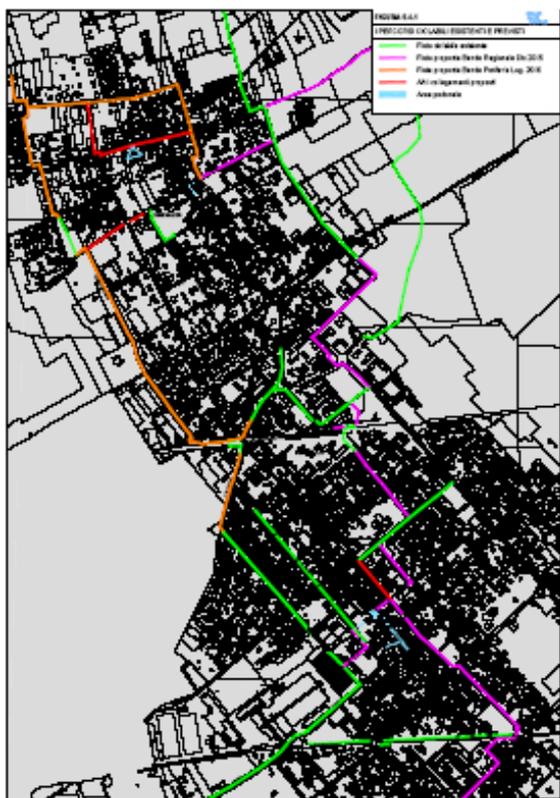
L'obiettivo è quello di favorire l'integrazione dei diversi sistemi di mobilità, ampliando la gamma di offerta e orientando l'utenza, anche dei comuni contermini, verso le scelte di spostamento più sostenibili.

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>	

4.4 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> 



4.5 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	
Istituzione di nuovi sensi unici Proteggere i percorsi ciclabili e renderli a norma Attraversamento pedonale protetto in via Kennedy Ridisegno dell'intersezione Marco Polo – Saronnese	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. Le micro azioni relative all'istituzione dei sensi unici tendono a ridurre le manovre di conflitto alle intersezioni e a renderle più sicure. Le micro azioni mettono in sicurezza i percorsi delle utenze deboli a vantaggio della mobilità dolce.	
	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	



5. 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.

6. AZIONI DI CONSULTAZIONE, CONCERTAZIONE E PARTECIPAZIONE

6.1 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.

6.2 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.

7. 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.