



## **PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

(ai sensi dell'art. 4 della L.R. 12/2005)

### **DICHIARAZIONE DI SINTESI PRELIMINARE**

ai sensi dell'art. 9, Direttiva 2001/42/CE e del punto 5.16 DCR 0351/13 marzo 2007

GENNAIO 2024



## INDICE

1. PREMESSA.
2. INTEGRAZIONE TRA PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
3. SCHEMA PROCEDURALE METODOLOGICO DEL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE
4. SOGGETTI COINVOLTI, INFORMAZIONI CIRCA LE CONSULTAZIONI E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO
5. CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI DOCUMENTO DI PGTU
6. MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI
7. IL PARERE MOTIVATO
8. MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO



## 1. PREMESSA

La Direttiva 2001/42/CE stabilisce, all'art. 9, paragrafo 1. punto b), che nel momento dell'adozione di un piano o programma, le autorità di cui all'art. 6 della stessa Direttiva e il pubblico siano informati e venga messo a loro disposizione, oltre il piano o il programma adottato, anche una Dichiarazione di Sintesi in cui si illustri il percorso di valutazione effettuato, evidenziando, in particolare, in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma, come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e delle consultazioni condotte sul piano o programma stesso.

Allo stesso art. 9, paragrafo 1. punto c) è previsto che vengano messe a disposizione dei soggetti di cui al punto precedente, le misure adottate in merito al monitoraggio ai sensi dell'art. 10.

Inoltre, al punto 5.16 del Documento attuativo dell'art. 4 della LR 11 marzo 2005 n. 12, "Indirizzi Generali per la Valutazione Ambientale di Piani e Programmi", approvato dal Consiglio regionale con delibera del 13 marzo 2007, si dichiara che l'Autorità procedente, d'intesa con l'Autorità competente per la VAS, provvede a predisporre la "Dichiarazione di Sintesi" nella fase sia di adozione sia di approvazione.

Con riferimento ai criteri operativi deliberati dalla Giunta Regionale di cui alla DGR 30 dicembre 2009, n. 8/10971, Allegato H (allegato al modello generale), nella Dichiarazione di Sintesi l'Autorità procedente:

- riepiloga sinteticamente il processo integrato del piano o programma e della valutazione ambientale (schema procedurale e metodologico – Valutazione Ambientale VAS);
- elenca i soggetti coinvolti e fornisce informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione del pubblico;
- dà informazioni sulle consultazioni effettuate e sulla partecipazione, in particolare sugli eventuali contributi ricevuti e sui pareri espressi;
- illustra le alternative/strategie di sviluppo e le motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di P/P;
- dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare di come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale;



- dichiara come si è tenuto conto del parere motivato;
- descrive le misure previste in merito al monitoraggio.

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di Sintesi preliminare del processo di Valutazione Ambientale Strategica finalizzata all'adozione del Documento di Piano (DdP) del PGT del Comune di Saronno.

Nella redazione del presente documento si è fatto riferimento al complesso degli elaborati tecnici predisposti per il processo di pianificazione, a tutti i documenti istruttori predisposti, in particolare i pareri prodotti, le osservazioni pervenute e relative controdeduzioni, i verbali di riunioni nonché i contributi prodotti dal processo partecipativo.



## 2. INTEGRAZIONE TRA IL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE E DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

La Valutazione Ambientale Strategica, come processo di supporto alla decisione, è stato introdotto nello scenario programmatico europeo dalla Direttiva 2001/42/CE per consentire la valutazione degli effetti di determinati piani o programmi sull'ambiente.

La VAS è caratterizzata nel suo essere completamente integrata al processo di pianificazione, e alcuni aspetti sono risultati particolarmente significativi per la valutazione del Piano Generale del Traffico Urbano.

Il primo di questi, di natura procedurale, è il carattere di "processo": la VAS è stata pensata come completamente integrata alle fasi di preparazione del piano, da quelle analitiche e di definizione del quadro di riferimento ambientale e programmatico, alla scelta delle strategie generali, alla determinazione degli obiettivi generali e delle azioni di piano, fino alla sua attuazione. In questo senso pianificatore, valutatore, Autorità Procedente, Autorità Competente e gli Uffici hanno condiviso tutte le informazioni relative al quadro delle conoscenze ed al patrimonio delle idee indispensabili per tracciare le linee programmatiche del Piano.

Il secondo aspetto è stato individuato proprio nell'obiettivo della VAS, che consiste nell'orientare alcune scelte di piano e non solo valutarle ex-post al fine di migliorarne la prestazione.

La VAS è stata quindi un processo integrato al Piano e ne è diventata elemento costruttivo, gestionale e di controllo.

All'interno del processo di pianificazione, la VAS ha rivestito, pertanto, un ruolo fondamentale, individuando inizialmente i principi di sostenibilità d'interesse per il PGTU e riconoscendo i diversi condizionamenti alle differenti scale, al fine di fornire al Piano un quadro di riferimento verso cui rapportarsi e assumendo, successivamente, tali informazioni per la valutazione degli effetti indotti dalle azioni proposte dal Piano.



### 3. SCHEMA PROCEDURALE METODOLOGICO DEL PERCORSO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE

L'Amministrazione Comunale ha previsto nel Documento Unico di Programmazione 2023/2025 la redazione del Piano Generale del traffico Urbano

A fronte di ciò è stato formalizzato l'avvio del procedimento del P.G.T.U. con Determinazione dirigenziale n.234 del 14.3.2023 "Redazione del Piano Generale del Traffico Urbano. Avvio del procedimento di Vas ed individuazione di Autorita' procedente, Autorita' competente e soggetti interessati".

L'avviso di avvio del procedimento, prot.10129 del 24.3.2023 è stato pubblicato sul sito internet del Comune di Saronno nonché, sul sito SIVAS di Regione Lombardia e sul quotidiano "La Prealpina" e sul sito web "la prealpina.it" (in data 3.11.2209)

Con la già citata determinazione sono state individuate:

- l'Autorità Procedente per la VAS del PGTU nella persona del Funzionario Tecnico coordinatore del Dipartimento Pianificazione – Arch. Sergio Landoni;
- l'Autorità Competente per la VAS del PGTU nella persona del Funzionario Tecnico coordinatore del Dipartimento Servizi Tecnici Ing. Paolo Cosenza, soggetto competente in materia di tutela, valorizzazione e protezione ambientale;

Nello stesso provvedimento sono stati individuati quali soggetti competenti in materia ambientale, tra i quali sono inclusi anche gli Enti territorialmente interessati:

1. soggetti competenti in materia ambientale:

- Agenzia Regionale per l'Ambiente (A.R.P.A.)
- Azienda Tutela della Salute (A.T.S Insubria.)
- Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia
- Consorzio Parco Lura
- Enti territorialmente interessati:
- Regione Lombardia
- Provincia di Varese



- Provincia di Monza e Brianza
- Provincia di Como
- Provincia di Milano
- Comuni confinanti (Gerenzano, Rovello Porro, Uboldo, Origgio, Ceriano Laghetto, Caronno Pertusella, Solaro, Cogliate)

2. E quali settori del pubblico interessati all'iter decisionale:

- la realtà sociale, economica e imprenditoriale rappresentata all'interno della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura e delle rispettive associazioni di categoria;
- le organizzazioni sociali e culturali
- le associazioni sindacali
- le associazioni di volontariato
- le associazioni ambientaliste
- la Protezione Civile
- i Vigili del Fuoco
- le Forze dell'Ordine
- gli Enti scolastici
- gli Ordini e/o i Collegi professionali
- i gestori dei servizi di trasporto pubblico su gomma e su ferro
- i proprietari e i gestori dei servizi a rete
- i comitati spontanei di cittadini

L'art. 6 della Deliberazione del Consiglio Regionale n. VIII/351 del 13 marzo 2007 ad oggetto: "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi" individua le attività di consultazione, comunicazione e informazione quali elementi imprescindibili della valutazione ambientale; è stato pertanto avviato il processo di partecipazione dei cittadini e delle loro forme organizzate, delle categorie professionali, economiche e sociali, degli enti ed agenzie pubbliche, di soggetti gestori, dei servizi di pubblica utilità.

Allo scopo di fornire un supporto al processo partecipativo, è stato predisposto un sito web dedicato al PGTU all'interno del quale, oltre a descrivere gli obiettivi generali del Piano, si sono



messi a disposizione diversi strumenti per la partecipazione dei cittadini (mappe interattive, questionario e mail di riferimento).

Le attività sviluppate hanno seguito lo schema metodologico procedurale definito negli “Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi” approvati da Regione Lombardia con DCR VIII/351 del 13 marzo 2007.

L'integrazione dei processi di pianificazione e valutazione, relativamente alle prime fasi di formazione del piano e di valutazione sono schematizzati nella tabella seguente:





| ATTIVITÀ   | PGTU   | VAS  |
|--|--|--|
| <b>Avviso di avvio del procedimento</b>  |  |  |
| Nomina soggetti coinvolti  | <b>RUP</b><br>Arch. Sara Reguzzoni                                     | <b>Autorità Proponente</b><br>Comune di Saronno<br><b>Autorità Procedente</b><br>Comune di Saronno – Dipartimento Pianificazione – Arch. Sergio Landoni<br><b>Autorità Competente</b><br>Comune di Saronno – Dipartimento Servizi Tecnici – Ing. Paolo Cosenza |
| Preparazione e Orientamento<br>Elaborazione quadro conoscitivo   | Analisi e Diagnosi dello stato attuale. Obiettivi e Strategie di Piano | Documento di Scoping (rapporto preliminare)  |
| Messa a disposizione e pubblicazione documenti per 30 giorni;<br>raccolta osservazioni e pareri                                    |  |  |
| <b>1ª Conferenza di Valutazione - Verbale e controdeduzioni</b>  |  |  |
| Conclusione attività istruttoria per esprimere il "Parere ambientale preliminare" e procedere con l'analisi della fase progettuale | Parere Autorità Procedente   | Parere Autorità Competente   |
| Elaborazione delle proposte progettuali e valutazione degli effetti sulle componenti ambientali                                    | Proposte di Piano  | Rapporto Ambientale Sintesi non tecnica  |
| Messa a disposizione e pubblicazione documenti per 60 giorni;<br>raccolta osservazioni e pareri                                    |  |  |
| <b>2ª Conferenza di Valutazione - Verbale e controdeduzioni</b>  |  |  |
| Conclusione attività istruttoria, viene pubblicato il "Parere ambientale motivato" sull'attuazione o meno del PGTU                 | Parere Autorità Procedente   | Parere Autorità Competente   |
| Se positivo si procede alla Adozione del Piano in Giunta Comunale e successiva pubblicazione                                       | Proposte di Piano (versione definitiva)                                | Rapporto Ambientale Sintesi non tecnica  |
| Raccolta osservazioni e controdeduzioni  | Rapporto finale di Piano   | Parere definitivo  |
| <b>Approvazione in Consiglio Comunale del PGTU</b>   |  |  |



#### **4 SOGGETTI COINVOLTI, INFORMAZIONI CIRCA LE CONSULTAZIONI E PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO**

La seduta della Conferenza di verifica si è tenuta il giorno 28 Aprile 2023.

Il giorno 12 Ottobre 2023 si è proceduto alla presentazione del Piano alle Commissioni Consiglieri riunite: Commissione consiliare Urbanistica (M4), Commissione Opere Pubbliche, Decoro Urbano, Innovazione (M8), Commissione per la revisione del PGT” (C3), e Commissione Ambiente, Mobilità, Politiche Energetiche, Partecipazione (M7)

La seduta della Conferenza di Valutazione si è svolta il 9 Novembre 2023.

In data 23 Novembre 2023 si è svolto un incontro pubblico finalizzato ad illustrare gli obiettivi del piano generale del Traffico urbano alla Cittadinanza, alle Organizzazioni ed alle Istituzioni presenti sul territorio.

I verbali delle conferenze di valutazione, riassuntivi dei pareri espressi, delle osservazioni e dei contributi pervenuti, sono stati appositamente trattati e schematizzati nel Parere Motivato (prot.42631 del 29/12/2023) di cui al successivo punto 7.



## 5 CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO - GLI OBIETTIVI DEL PIANO

| OBIETTIVI DI PIANO E STRATEGIE ATTIVABILI                 |   |
|---|---|
| <b>RIDUZIONE E FLUIDIFICAZIONE DEL TRAFFICO VEICOLARE</b> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Incentivare l'uso di mezzi alternativi</li><li>• Incentivare l'intermodalità attraverso l'attivazione di servizi alla mobilità</li><li>• Ridurre i transiti veicolari privati di attraversamento</li><li>• Incentivare l'uso di sistemi di trasporto pubblico collettivo (gomma e ferro) e privato (car pooling)</li><li>• Disincentivare il traffico veicolare attrezzando zone a traffico limitato</li></ul>                      |
| <b>MOBILITA' DOLCE</b>                                    | <ul style="list-style-type: none"><li>• Incentivare la mobilità ciclabile, pedonale, il trasporto pubblico su gomma, su ferro</li><li>• Migliorare la rete ciclabile al fine di rendere tale mobilità un'alternativa di qualità e competitiva rispetto a quella veicolare</li><li>• Incentivare l'acquisto di veicoli a basse emissioni</li></ul>   |
| <b>AUMENTO DELLE CONDIZIONI DI SICUREZZA</b>              | <ul style="list-style-type: none"><li>• Ridurre la velocità di transito dei veicoli motorizzati</li><li>• Riqualficare e mettere a norma la rete pedonale</li><li>• Garantire maggiore protezione per ciclisti e pedoni con l'ausilio di sistemi di mobilità lenta</li><li>• Inserire interventi di messa in sicurezza di intersezioni e punti critici della rete viaria</li><li>• Realizzare percorsi sicuri per incentivare i collegamenti ciclabili e pedonali</li></ul> |
| <b>RIORGANIZZAZIONE DELLA SOSTA</b>                       | <ul style="list-style-type: none"><li>• Gerarchizzare la sosta in funzione della specificità delle aree di utilità e della domanda dell'utenza</li><li>• Rimodulare la tariffazione in funzione dell'attrattività delle aree di sosta</li><li>• Aumentare il controllo e la vigilanza</li></ul>   |
| <b>INNOVAZIONE</b>  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Sistemi di trasporto innovativi</li><li>• ITS, pannelli a messaggio variabile, informazioni in tempo reale</li><li>• Tariffazione unica, pagamenti on line</li></ul>  |
| <b>COMUNICAZIONE ED INFORMAZIONE</b>                      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Attivare campagne di promozione e sensibilizzazione per avvicinare e rendere partecipi i cittadini a modalità di spostamento sostenibili dal punto di vista ambientale</li><li>• Integrare e migliorare la segnaletica di indirizzo</li><li>• Attuare gli interventi attraverso elementi provvisori e rimovibili (interim use)</li></ul>  |



## 6 MODALITA' DI INTEGRAZIONI DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI

| OBIETTIVI SOSTENIBILITÀ   |    | Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave<br>Migliorare l'efficienza dei trasporti di persone e merci<br>Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili<br>Sviluppare alternative alla domanda di mobilità<br>Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza<br>Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli<br>Migliorare le condizioni di sicurezza<br>Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. con misure a scala locale-generale<br>Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio<br>Incrementare la vivibilità dei territori e delle città, decongestionando gli spazi dal traffico privato e recuperando aree per il verde e la mobilità non motorizzata)<br>Ridurre emissioni di gas inquinanti<br>Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. con misure a scala locale-generale<br>Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario<br>Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |
|---|----|--|--|--|--|--|------------------------------------|--|--|------|--|--------|--|--|
| OBIETTIVI PGTU  |    | Mobilità e trasporto   |  |  |  |  | Sicurezza salute e ambiente urbano |  |  | Aria |  | Rumore |  |  |
| Riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico  | 1a | Riduzione del transito in area urbana e fluidificazioni e del traffico veicolare   |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |
|   | 1b | Utilizzo dei mezzi di trasporto alternativi all'auto privata   |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |
| Miglioramenti o sicurezza stradale  | 2a | Maggiore sicurezza soprattutto per gli utenti deboli   |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |
| Garantire l'accessibilità del territorio e migliorare le condizioni della circolazione nel rispetto dell'ambiente | 3a | Riutilizzo delle aree dismesse   |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |
|   | 3b | Sistema della sosta  |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |
|   | 3c | Individuare l'offerta adeguata di parcheggio   |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |
| Rispetto dei valori ambientali risparmio energetico   | 4a | Promuovere sistemi intelligenti di gestione della mobilità   |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |
|   | 4b | Promuovere l'utilizzo di veicoli a emissioni basse o nulle   |  |  |  |  |                                    |  |  |      |  |        |  |  |



## 7 IL PARERE MOTIVATO

Durante il periodo compreso fra la messa a disposizione della proposta di Documento di Piano e del Rapporto Ambientale e la data di redazione del presente documento, sono pervenute diverse osservazioni che hanno determinato le azioni correttive riportate nell'allegato al Parere Motivato: alla luce della proposta di progetto e del Rapporto Ambientale, l'Autorità Competente per la VAS, d'intesa con l'Autorità Procedente, con prot.n.42631 del 29.12.2023 ha espresso *“parere positivo circa la compatibilità ambientale del Piano Generale del Traffico Urbano, a condizione che si ottemperi alle azioni correttive esplicitate nella tabella allegata al presente parere”*.





## 8 MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO

L'Allegato I della Direttiva 2001/42/CE, tra le informazioni che è necessario includere nel Rapporto Ambientale, individua anche il progetto del Sistema di Monitoraggio.

All'interno del processo di VAS, al sistema degli indicatori è lasciato il compito, a partire dalla situazione attuale, di verificare il miglioramento o il peggioramento del dato, in modo tale da aiutare ad interpretare e ad individuare non solo gli effetti delle singole azioni di piano, ma anche le possibili mitigazioni e compensazioni. In questo senso la VAS rappresenta un processo dinamico che segue l'evoluzione del Piano attraverso il Sistema di Monitoraggio, soprattutto alla luce di modifiche alla pianificazione che sono subentrate successivamente.

Il Sistema di Monitoraggio (SdM) ha le seguenti funzioni:

- verificare nel tempo lo stato di attuazione del Piano (monitoraggio di processo);
- verificare nel tempo gli effetti dell'attuazione del Piano e il raggiungimento degli Obiettivi (monitoraggio di risultato);
- indicare le correzioni da apportare alle Strategie e/o alle singole Azioni o Interventi del Piano per il raggiungimento degli Obiettivi;
- tenere sotto controllo gli aspetti critici o parzialmente critici che le analisi di coerenza indicano come caratterizzati da "incoerenza" o "coerenza condizionata" e che possiamo definire come "elementi di attenzione";

Il Monitoraggio di Processo è un rapporto da predisporre annualmente a partire dalla data di approvazione del Piano, in cui si descrive in modo sintetico quali Interventi ed Azioni previsti dal Piano sono stati realizzati, così come le eventuali misure di compensazione/mitigazione da attuare.

Il Monitoraggio di Risultato, attraverso gli indicatori e i parametri che caratterizzano le componenti ambientali, valuta il livello di raggiungimento degli Obiettivi di Piano e il mantenimento delle coerenze individuate nella Valutazione di Coerenza. Nel monitoraggio di Risultato, il set di indicatori è strutturato in due macro ambiti:

*Indicatori di contesto* rappresentativi della variazione del contesto di riferimento del Piano. Il controllo degli indicatori di contesto è affidato a soggetti normalmente esterni al gruppo di pianificazione (Agenzie, ISTAT, Enea, Enti, ecc.) che ne curano la verifica e l'aggiornamento continuo. Essi sono assunti all'interno del piano come riferimenti da cui partire per le scelte



progettuali. Eventuali variazioni possono determinare nel piano modifiche e la necessità di nuove verifiche ambientali.

*Indicatori di processo* che riguardano strettamente i contenuti e le scelte del Piano. Questi indicatori devono relazionarsi direttamente con gli elementi del contesto essendo questi i riferimenti scientifici, normativi, emergenziali, ecc. a cui doversi attenere. Misurando questi indicatori si verifica in che modo l'attuazione del Piano stia contribuendo alla modifica degli elementi di contesto, sia in senso positivo che in senso negativo.

| Piano di Monitoraggio. Indicatori di contesto |  |   |   |                                       |
|---|--|---|---|---------------------------------------|
| Componente ambientale                         | Indicatori di contesto   | unità misura  | frequenza monitoraggio                  | fonte                                 |
| Mobilità e Trasporto                          | Popolazione residente comune/centro abitato /quartieri /centro storico | n. abitanti   | ogni 2 anni                             | ISTAT /ANAGRAFE COMUNE                |
|   | Tasso di motorizzazione  | n. veic/1000 ab                                       | ogni 2 anni                             | ISTAT, ACI                            |
|   | Costo carburanti (benzina, diesel, metano, gpl, elettrico)             | €/l   | ogni 2 anni                             | Osservatorio prezzo carburanti. ISTAT |
| Qualità dell'aria                             | condizioni meteo   | n giorni favorevoli alla dispersione di inquinanti    | ogni 2 anni                             | ARPALOMBARDIA                         |
|   | concentrazioni inquinanti stazioni monitoraggio non da traffico        | n superamenti   | ogni 2 anni                             | ARPALOMBARDIA                         |
|   | parco veicolare  | rispondenza al PRIA                                   | ogni 2 anni                             | ACI/ REGIONE LOMBARDIA                |
| Rumore  | popolazione esposta a Lden (sorgente traffico)                         | da mappatura acustica                                 | 5 anni (aggiornamento mappa strategica) | Comune settore ambiente               |
| Sicurezza salute e ambiente urbano            | condizioni meteo   | n giorni favorevoli alla dispersione di inquinanti    | ogni 2 anni                             | ARPALOMBARDIA                         |
|   | concentrazioni inquinanti stazioni monitoraggio non da traffico        | n superamenti   | ogni 2 anni                             | ARPALOMBARDIA                         |
|   | parco veicolare  | rispondenza al PRIA                                   | ogni 2 anni                             | ACI/ REGIONE LOMBARDIA                |
|   | Incidentalità  | numero incidenti per tipo di mezzo, indirizzo e causa | ogni 2 anni                             | ISTAT/Polizia Municipale              |



| Obiettivi di sostenibilità |  | Indicatori monitoraggio   | Valore attuale   | Valore monitorato (anno...) |
|----------------------------|--|---|--|-----------------------------|
| Mobilità e trasporto       | Garantire a tutti i cittadini modi di spostamento che permettano loro di accedere alle destinazioni ed ai servizi chiave | Km di viabilità realizzati per tipologia (strade, rotonde, incroci semaforizzati, ecc.)   |  |                             |
|                            |  | Recupero e riqualificazione di Aree Dismesse o di Aree di pregio naturalistico, storico e ambientale (accessibilità veicolare, pedonale e ciclabile, dotazione di sosta e carico indotto) |  |                             |
|                            |  | N. veicoli in transito in corrispondenza dei maggiori assi di penetrazione e attraversamento  |  |                             |
|                            |  | Estensione ZTL, zone a traffico pedonale privilegiato, a traffico moderato,   |  |                             |
|                            |  | Numero varchi del sistema di controllo degli accessi alla ZTL   |  |                             |
|                            |  | Estensione Zone 30 e strade parcheggio  |  |                             |
|                            |  | Offerta di sosta riservata/agevolata per i residenti  |  |                             |
|                            |  | Offerta e tipo di tariffazione per i parcheggi e indice di occupazione ferial e festivo   |  |                             |
|                            |  | Offerta di sosta nei parcheggi prima fascia periferica e indice di occupazione ferial e festivo   |  |                             |
|                            |  | Offerta di sosta nei parcheggi di interscambio e indice di occupazione ferial e festivo   |  |                             |
|                            |  | Piste ciclabili   |  |                             |
|                            |  | velostazioni e stalli per bici  |  |                             |
|                            |  | Servizi e incentivi per la mobilità lenta   |  |                             |
|                            |  | Interventi di traffic calming realizzati  |  |                             |
|                            |  | Promuovere uno sviluppo bilanciato di tutte le modalità di trasporto ed incoraggiare la scelta di quelle più sostenibili  | passenger trasportati trasporto pubblico urbano (posti*km) |                             |
|                            | offerta servizio trasporto pubblico su gomma, su ferro   |   |  |                             |
|                            | mezzi TPL acquistati: metano, elettrici, euro 6  |   |  |                             |
|                            | numero di fermate del TPL condivise con parcheggi bici/auto/treno (nodi di interscambio)                                 |   |  |                             |
|                            | aree o isole pedonali nelle frazioni/quartieri   |   |  |                             |
|                            | lunghezza complessiva percorsi ciclabili nel territorio comunale   |   |  |                             |
|                            | km di ciclabili per abitante   |   |  |                             |
|                            | Interventi di completamento percorsi ciclabili e percorsi pedonali   |   |  |                             |
|                            | Bike-sharing - postazioni e mezzi prelevati o in alternativa biciclette medie anno                                       |   |  |                             |
|                            | Colonnine di ricarica veicoli elettrici  |   |  |                             |
|                            | Sviluppare alternative alla domanda di mobilità  | Postazioni e veicoli in servizio car-sharing  |  |                             |
|                            |  | Installazione di sistemi ITS (pannelli a messaggio variabile, semafori centralizzati, sistemi smart per le informazioni sulla mobilità in tempo reale)                                    |  |                             |
|                            |  | Azioni di Mobility Management   |  |                             |
|                            |  | Nomina Mobility Manager   |  |                             |
|                            | Facilitare gli spostamenti e ridurre i tempi di percorrenza  | Velocità media dei veicoli nel centro urbano  |  |                             |
|                            |  | Velocità media dei veicoli del TPL  |  |                             |
|                            |  | Attivazione servizi interattivi-app mobile a servizio dei sistemi di trasporto alternativi  |  |                             |





| Obiettivi di sostenibilità                      |  | Indicatori monitoraggio   | Valore attuale | Valore monitorato (anno...) |
|---|--|---|----------------|-----------------------------|
|   | Migliorare l'accessibilità ai sistemi di trasporto per le fasce deboli   | Numero fermate messe in sicurezza e a norma disabili rispetto al totale                     |                |                             |
|   |  | Bus con pedana  |                |                             |
| Qualità dell'aria                               | Ridurre emissioni di gas inquinanti (Dir. 2001/81/CE; Dir. 2010/75/UE; Str. Tematica UE sun inquin, atmosf.)   | N. veicoli in transito su sezioni a cordone della rete nel giorno medio di riferimento      |                |                             |
|   |  | Parco mezzi Trasporto pubblico  |                |                             |
|   |  | Parco mezzi Pubblica Amministrazione  |                |                             |
|   |  | Parco mezzi società Municipalizzate   |                |                             |
|   |  | N. biciclette in transito su sezioni predefinite della rete nel giorno medio di riferimento |                |                             |
|   |  | km percorsi ciclabili per abitante  |                |                             |
|   |  | N. pedoni in transito su sezioni predefinite di percorsi turistici o di elevato richiamo    |                |                             |
|   |  | passenger trasportati trasporto pubblico urbano   |                |                             |
|   | offerta servizio trasporto pubblico su gomma ferro   |   |                |                             |
|   | Colonnine di ricarica veicoli elettrici  |   |                |                             |
|   | Limitare esposizione umana a vari inquinanti atm. con misure a scala locale-generale (Dir. 2008/50/CE; Str. tematica UE su inquin. atmosf.)  | Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico                                    |                |                             |
|   |  | Superficie aree o isole pedonali rispetto alla superficie delle strade del CS               |                |                             |
|   |  | Superficie ZTL (escluso aree pedonali) rispetto al CS                                       |                |                             |
|   |  | km percorsi ciclabili per abitante  |                |                             |
| Superficie Zone 30 rispetto al centro abitato   |  |   |                |                             |
| Colonnine di ricarica veicoli elettrici         |  |   |                |                             |
| Inquinamento acustico                           | Evitare e ridurre il rumore ambientale laddove necessario e, in particolare, allorché i livelli di esposizione possono avere effetti nocivi per la salute umana, nonché di conservare la qualità acustica dell'ambiente quando questa è buona (2002/49/CE) | Popolazione esposta (mappa acustica strategica)   |                |                             |
|   |  | aree o isole pedonali nel territorio comunale   |                |                             |
|   |  | Estensione ZTL  |                |                             |
|   | Evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio (Dlgs 194/05)  | Estensione Zone 30  |                |                             |
| Popolazione esposta (mappa acustica strategica) |  |   |                |                             |
| Popolazione Sicurezza e Salute Umana            | Migliorare le condizioni di sicurezza  | Attraversamenti pedonali messi in sicurezza   |                |                             |
|   |  | Postazioni di controllo automatico della velocità e dati infrazioni e velocità medie        |                |                             |
|   |  | incidenti nel territorio comunale   |                |                             |
|   |  | feriti nel territorio comunale  |                |                             |
|   |  | morti nel territorio comunale   |                |                             |
|   |  | incidenti in ambito urbano  |                |                             |
|   |  | feriti in ambito urbano   |                |                             |
|   |  | morti in ambito urbano  |                |                             |



| Obiettivi di sostenibilità                    | Indicatori monitoraggio   | Valore attuale | Valore monitorato (anno...) |
|---|---|----------------|-----------------------------|
|   | incidenti a pedoni  |                |                             |
|   | pedoni feriti   |                |                             |
|   | pedoni morti  |                |                             |
|   | incidenti con cicli   |                |                             |
|   | ciclisti feriti   |                |                             |
|   | ciclisti morti  |                |                             |
|   | lunghezza piste ciclabili protette  |                |                             |
|   | Concentrazione inquinanti stazione monitoraggio traffico                    |                |                             |
|   | Popolazione esposta   |                |                             |
|   | Superfici oggetto di riqualificazione e recupero ambientale (Aree dismesse) |                |                             |
|   | Estensione aree o isole pedonali rispetto all'estensione del CS             |                |                             |
|   | Estensione ZTL (escluso aree pedonali) rispetto al CS                       |                |                             |
|   | km percorsi ciclabili per abitante  |                |                             |
| Superficie Zone 30 rispetto al centro abitato |   |                |                             |

Saronno, li 12 Gennaio 2024

L'AUTORITA' PROCEDENTE  
(Funzionario E.Q. del Dipartimento Pianificazione)  
Arch. Sergio Landoni