



CITTÀ DI DESIO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA del PGTU del Comune di Desio

Il Conferenza di Valutazione

paolo.pileri@polimi.it

luca.tomasini@polimi.it

Paolo **Pileri** | Diana **Giudici** | Luca **Tomasini**

diana.giudici@polimi.it

Iter pianificatorio del PGTU

Obiettivi della VAS e processo di valutazione

Analisi di contesto

Scenario di riferimento

Obiettivi, scelte operative e azioni di piano

Stima degli effetti ambientali del Piano

Analisi di coerenza

Monitoraggio

**Piano
Urbano del Traffico**

**Mutate condizioni ed esigenze
di mobilità**

Trasporto privato

Trasporto pubblico

Mobilità lenta



1999

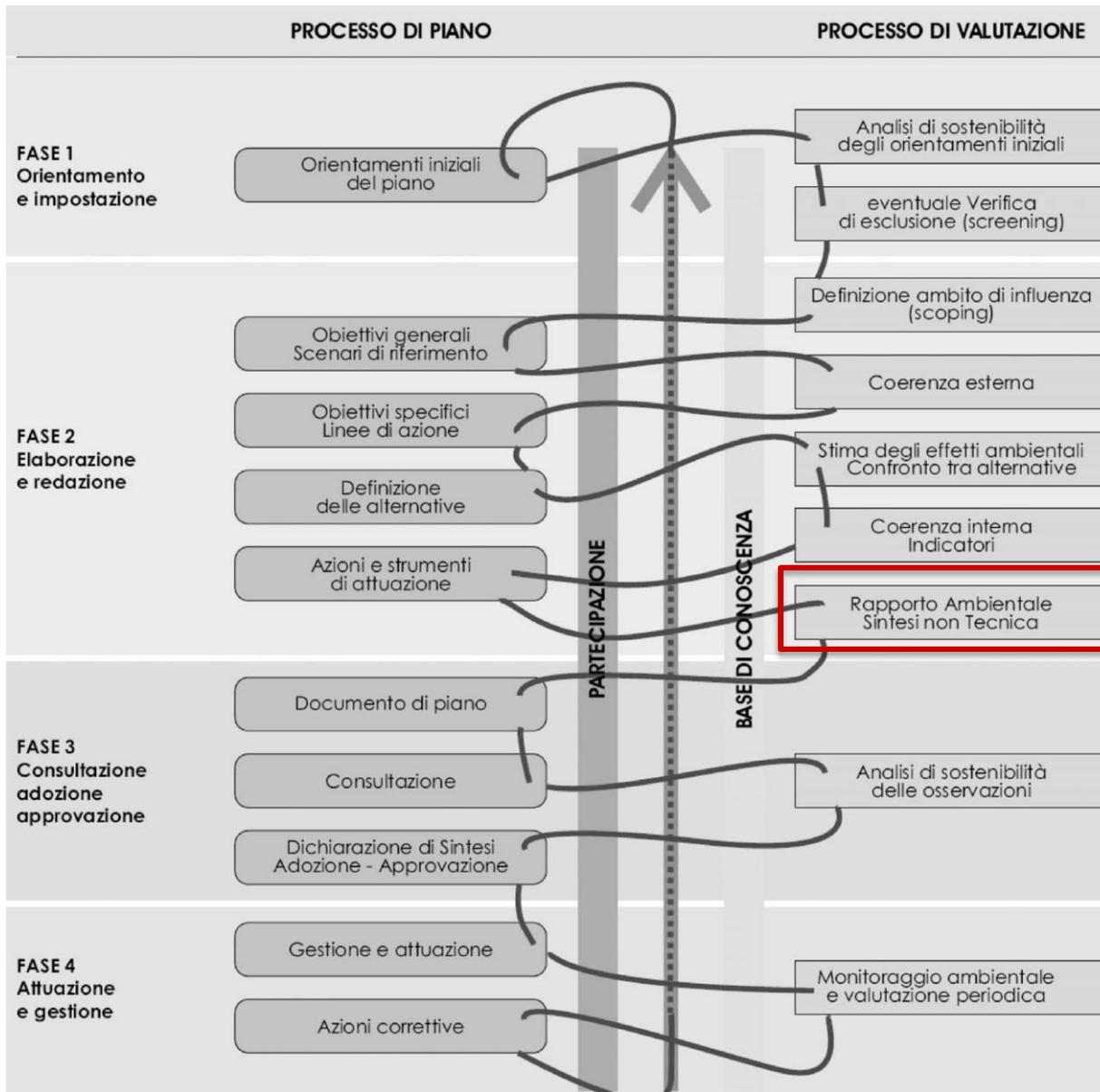


2013

La **V**alutazione **A**mbientale **S**trategica, introdotta dal Parlamento Europeo e dal Consiglio dell'Unione Europea con Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001, è uno strumento finalizzato ad **integrare considerazioni di carattere ambientale** nell'elaborazione di **piani e programmi** che possono avere effetti significativi sull'ambiente.

La VAS deve garantire che in fase di elaborazione di piani e programmi si prendano in considerazione **gli effetti ambientali che conseguiranno alle previsioni** in essi contenute nel momento in cui dovessero trovare attuazione.

Obiettivi della VAS e processo di valutazione



Seconda Conferenza di Valutazione

Analisi di contesto

Persone e società, suolo, patrimonio edilizio esistente, agricoltura, biodiversità e paesaggio, acqua, **aria e fattori climatici**, rumore, energie, radiazioni, rifiuti, **mobilità**, beni culturali

Scenario di riferimento

Autostrada Pedemontana, Metrotranvia Milano-Desio-Seregno, altre previsioni relative alla viabilità su gomma e su ferro

Obiettivi di piano

Strategie e azioni

Stima degli effetti ambientali del piano

In relazione alle matrici ambientali potenzialmente impattate dall'attuazione delle previsioni di piano, e in relazione a specifiche previsioni del PGU (politiche della sosta)

Analisi di coerenza

Esterna, con il PTR, con il PTCP e con il PGT e interna

Monitoraggio

Acqua



Aria e fattori climatici



Suolo



Paesaggio e biodiversità



Persone e società



Patrimonio edilizio



Rifiuti



Energie



Mobilità

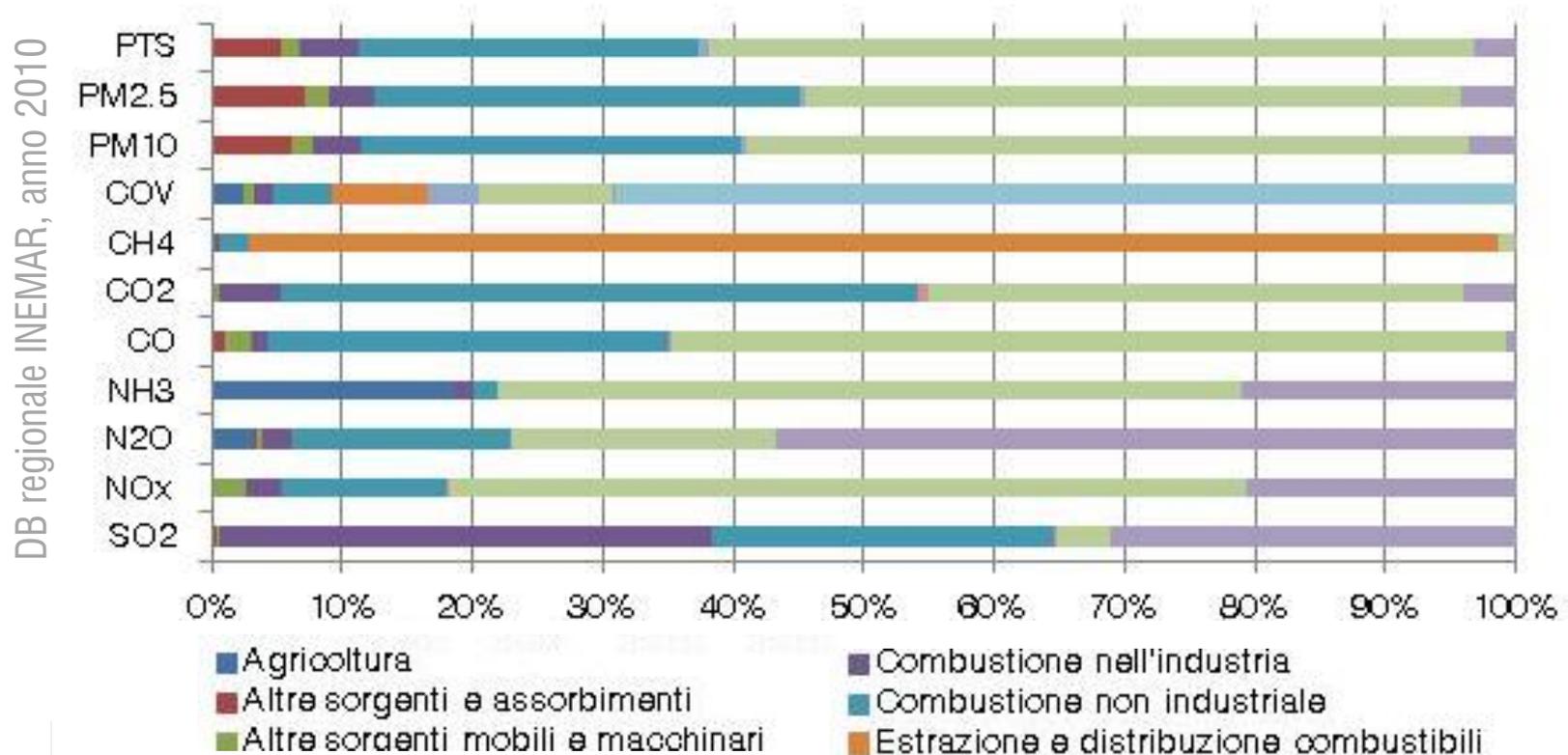


Rumore

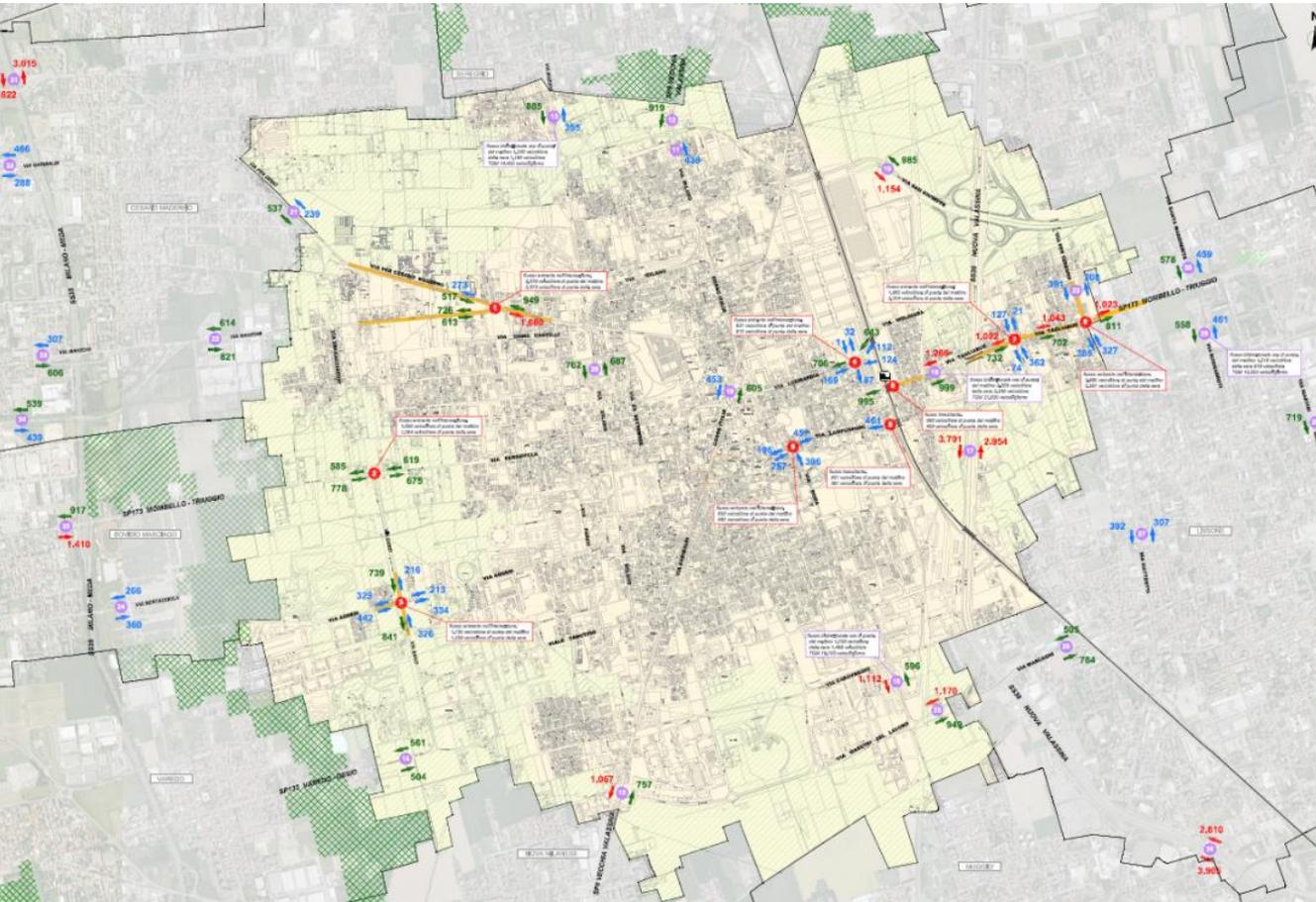
Aria

Il trasporto su strada è il macrosettore maggiormente responsabile delle emissioni stimate per il comune di Desio

Altri macrosettori responsabili di quote importanti di emissioni sono quelli della combustione non industriale e dell'estrazione e distribuzione di combustibili



Emissioni pro capite di CO₂: 4,21 ton/anno/abitante



***SS 36 Nuova Valassina:
asse nord-sud
maggiormente trafficato***

***Altre strade caratterizzate
da flussi di traffico elevati:***

- ***via Tagliabue e SP 173;***
- ***via San Giuseppe;***
- ***via per Cesano Maderno;***
- ***via per Binzago;***
- ***via Milano;***
- ***via Ferravilla;***
- ***via Santi;***
- ***Vecchia Valassina;***
- ***via Mascagni***
- ***SC Vecchia Muggiò***

Campagna di rilievo del traffico nel periodo gennaio - aprile - maggio 2013, integrata con rilevazioni centro studi PIM

Sistema viabilistico:

Necessità di migliorare la gerarchia delle strade urbane

strade locali fungono da collegamento con viabilità extra-urbana e alternative attraversamento città

Necessità di incrementare la sicurezza di alcune intersezioni

con attenzione particolare alla mobilità delle utenze deboli (pedoni e ciclisti)

Necessità di convertire la mobilità urbana verso forme sostenibili

si rileva assenza di isole ambientali

Localizzazione piste ciclabili esterna al centro, non collegate a comuni limitrofi e poli attrattori

dotazione di infrastrutture ciclabili è pari a 21 km, di cui 3 lungo SS Valassina

Sosta: 10.574 posti auto di cui:

- 5% regolamentati e a pagamento
- 95% sosta libera

Mobilità

Trasporto pubblico su gomma

Oltre 350 corse/giorno

gestite da Brianza Trasporti, ATM e ASF Autolinee, servizio scolastico comunale

Trasporto pubblico su ferro

1 treno ogni 15 minuti circa

- **S11 collega Milano con Monza, Como, Chiasso**
27 coppie di treni/giorno, servizio cadenzato ogni 30'
- **S9 collega Saronno con Albairate passando per Seregno, Monza e Milano**
35 treni/giorno verso Saronno e 33 treni/giorno verso Albairate
- **collegamenti con Chiasso e Castione**
2 treni/giorno provenienti da Milano e 1 treno/giorno proveniente da Como

Incidentalità | fonte PGTU

I costi sociali degli incidenti stradali sono una stima del danno economico subito dalla società a causa di tali eventi

Le voci di costo si riferiscono a:

- costi umani, riferiti alla persona vittima di incidente:
 - costo della vita umana;
 - spese per il trattamento sanitario;
- costi generali, riferiti all'incidente:
 - danni patrimoniali (danni a veicoli, edifici, strade...);
 - costi amministrativi (servizi di emergenza, costi processuali e di amministrazione)
- Costo sociale medio per incidente mortale: 1.503.990,00 €/ evento incidentale
- Costo sociale medio per incidente grave: 42.219,00 €/evento incidentale
- Costo medio dell'incidentalità: 10.986,00 €/evento incidentale

A Desio i costi sociali relativi agli eventi incidentali nel triennio 2009-2011 ammontano a 34.664.490,00 €, ripartiti equamente per ciascuno dei tre anni

Pedemontana

Tratta B2 e C



- Nuova tratta autostradale a 3 corsie per senso di marcia
- Nuova area di servizio in prossimità svincolo Cesano M.
- Centro direzionale per funzioni di servizio Concessionaria

Compensazione ambientale PL 23 •
Parco urbano di Desio



Stato di avanzamento lavori

I lavori del Lotto 1 (Tratta A + primi lotti delle Tangenziali di Como e Varese) sono stati avviati a febbraio 2010

- conclusione lavori Tratta A a dicembre 2013 con apertura al traffico prevista per settembre 2014; fine lavori e apertura al traffico dei primi lotti delle Tangenziali di Como e Varese prevista entro dicembre 2014
- lavori Tratta B1 avviati a dicembre del 2013, termineranno entro la prima metà del 2015

I lavori del Lotto 2 (Tratte B2, C e D) potranno essere avviati dal 2015 in relazione alla disponibilità economica

SP ex SS35

Previsioni

Redatto studio di fattibilità da Provincia di Monza e Brianza e Milano Serravalle – Milano Tangenziali per il potenziamento a tre corsie della SPexSS35 Milano-Meda nella tratta a sud di Cesano Maderno.

Obiettivo: completare il rafforzamento dell'attuale superstrada, oggi interessata da elevati volumi di traffico e fenomeni di congestione specialmente in direzione Milano.

Non risultano definiti né l'orizzonte temporale di attuazione, né la fonte di finanziamento.

L'opera è stata inserita nell'AdP per la realizzazione del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo

Corridoi e connessioni viarie previste dal PTCP

Il PTCP della provincia di Monza e Brianza, approvato con Delibera del Consiglio Provinciale n. 16 del 10 luglio 2013, individua connessioni/corridoi da salvaguardare per la futura realizzazione di nuovi tracciati o riqualificazione.

Interessano il territorio di Desio la previsione di una possibile variante alla SPexSS27 Bustese tra Nova Milanese e Desio e il completamento della variante alla SP9 ad ovest dell'abitato di Desio (con prosecuzione di via Carlo Cattaneo a nord di via Ferravilla, fino alla via per Desio / via per Cesano Maderno)

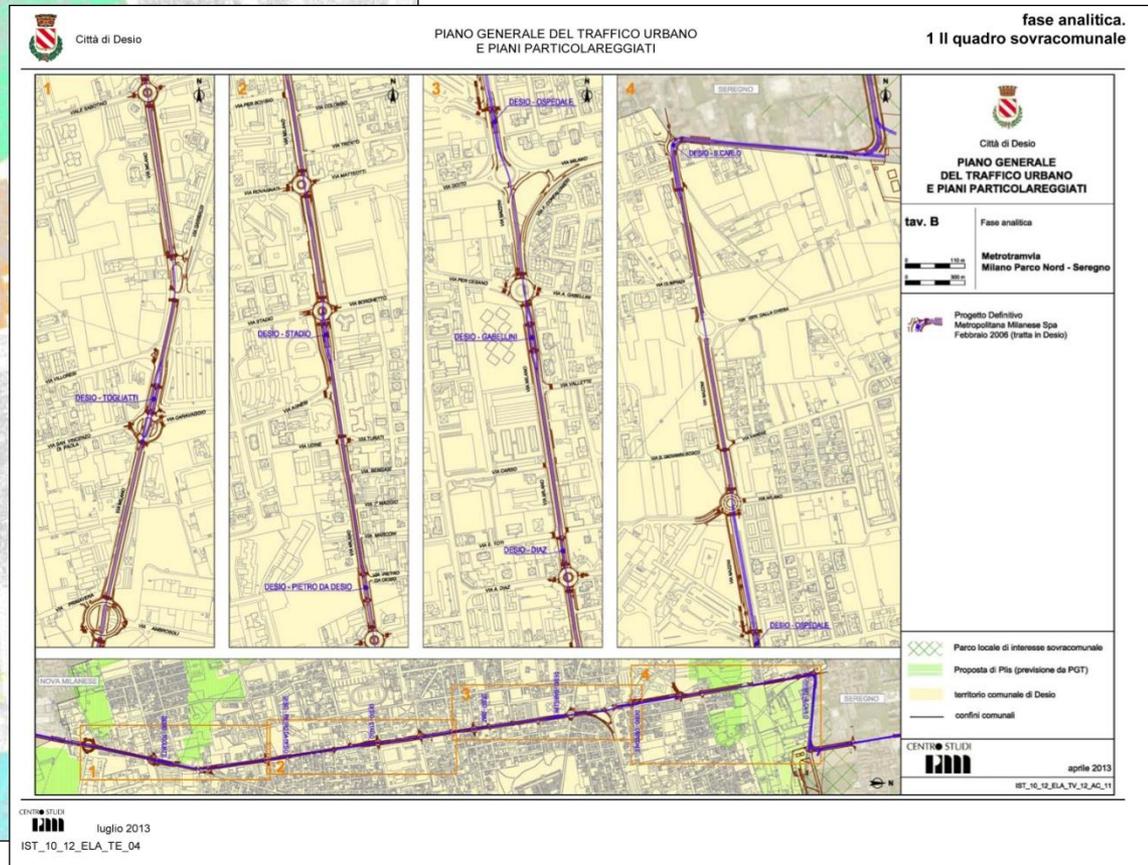
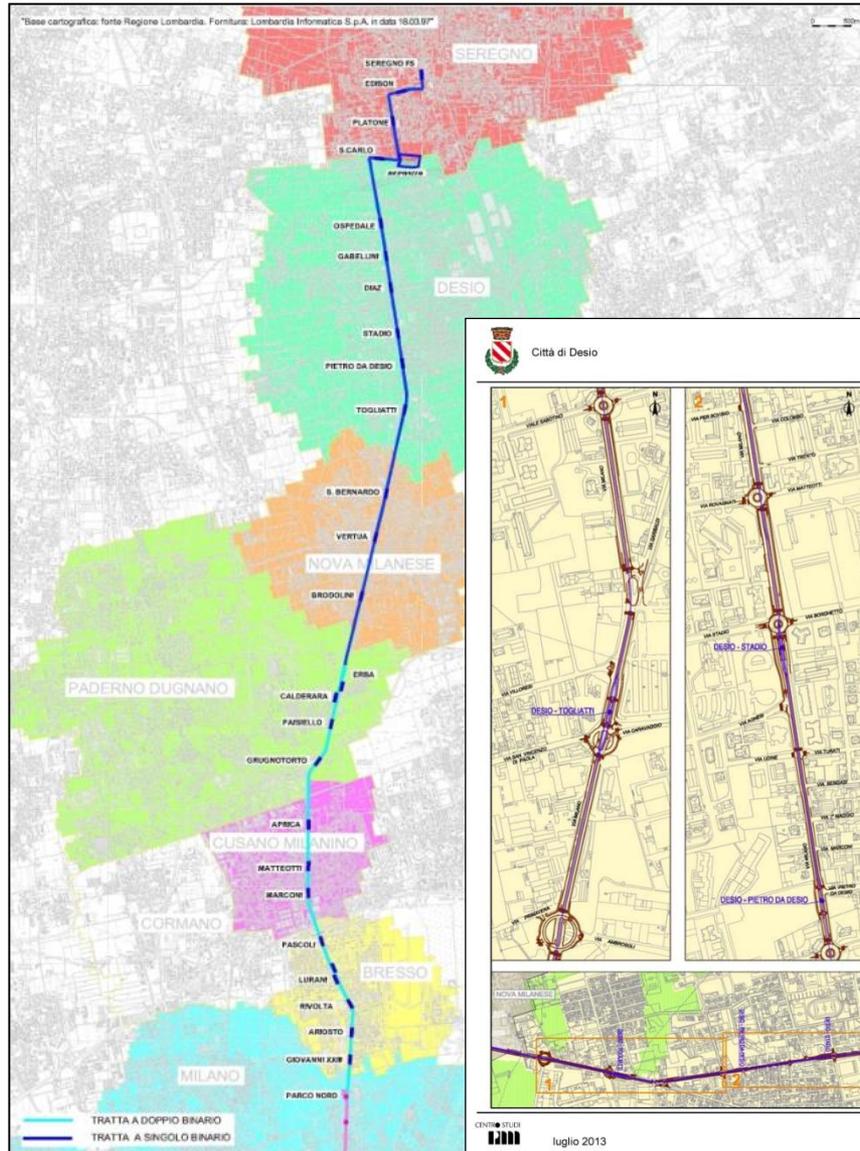
Si tratta di previsioni finalizzate alla realizzazione di un sistema viario alternativo esterno alle conurbazioni di Desio, Nova Milanese e Muggiò

Metrotranvia Milano - Desio - Seregno

Seregno
↕
Parco Nord

25 fermate

22 km complessivi



Interventi sulla rete ferroviaria

- **Ammodernamento linea ferroviaria Milano-Aso, tra Milano Affori e Varedo**
Il progetto preliminare redatto da Ferrovie Nord è in attesa di finanziamento
- **Realizzazione a est di Carnate di nuovo tratto ferroviario e raddoppio tratta esistente tra Seregno e Carnate**
Interventi funzionali al completamento della gronda ferroviaria merci di Nord-Est Seregno-Bergamo, alla creazione di un sistema di collegamento degli aeroporti del nord Italia e per drenaggio traffico merci proveniente da Svizzera
Il CIPE ha approvato il progetto preliminare nel 2005 e attualmente è in corso la progettazione definitiva degli interventi
- **Quadruplicamento linea RFI Monza-Chiasso funzionale a stabilire una connessione veloce con la direttrice svizzera AlpTransit Gottardo ora in costruzione**
Il progetto preliminare dell'intervento, presentato nel giugno 2003, è ancora in attesa di approvazione del CIPE

Interventi sulla rete ferroviaria

- **Metrotranvia Milano - Desio - Seregno**

Provincia di Milano è soggetto attuatore dell'intervento: a luglio 2013 ha sottoscritto il contratto con l'appaltatore Cooperativa Muratori Cementisti di Ravenna

A settembre 2013 la Provincia ha consegnato all'impresa l'area di allestimento del campo base in territorio di Paderno Dugnano, con il conseguente avvio delle attività propedeutiche e della progettazione esecutiva

Avvio dei lavori avvenuto il 28 febbraio 2014, conclusione prevista a settembre 2016

Obiettivi generali

- riduzione della pressione del traffico
- riduzione dell'incidentalità
- riduzione dell'inquinamento da traffico
- riqualificazione ambientale
- ottimizzazione della politica dei parcheggi
- sostegno della mobilità ciclabile e pedonale
- rilancio del trasporto pubblico



Strategie e azioni

- **ri-classificazione funzionale della rete stradale** con riordino della segnaletica d'indirizzo
- **realizzare ambiti a precedenza pedonale e isole ambientali**, ovvero zone a prevalente carattere residenziale
- **realizzare itinerari ciclabili**, connessione con poli attrattori
- **ridurre l'incidentalità** attraverso interventi puntuali sulla rete stradale
- **ridurre la pressione del traffico** mediante specifici interventi su geometria dei tracciati, politiche della sosta, isole ambientali, etc...
- **incrementare l'intermodalità bici-treno** e il numero di pendolari che si avvalgono del trasporto pubblico su ferro
- **riqualificare e migliorare la mobilità in ambiti specifici** della città attraverso quadri particolareggiati e PP
- Informazione e partecipazione per condividere obiettivi e guidare la popolazione verso nuovi comportamenti e stili di vita



QP

Via per Binzago-Via per Cesano,
Via Nizza-Via Pallavicini

QP

Quartiere Spaccone

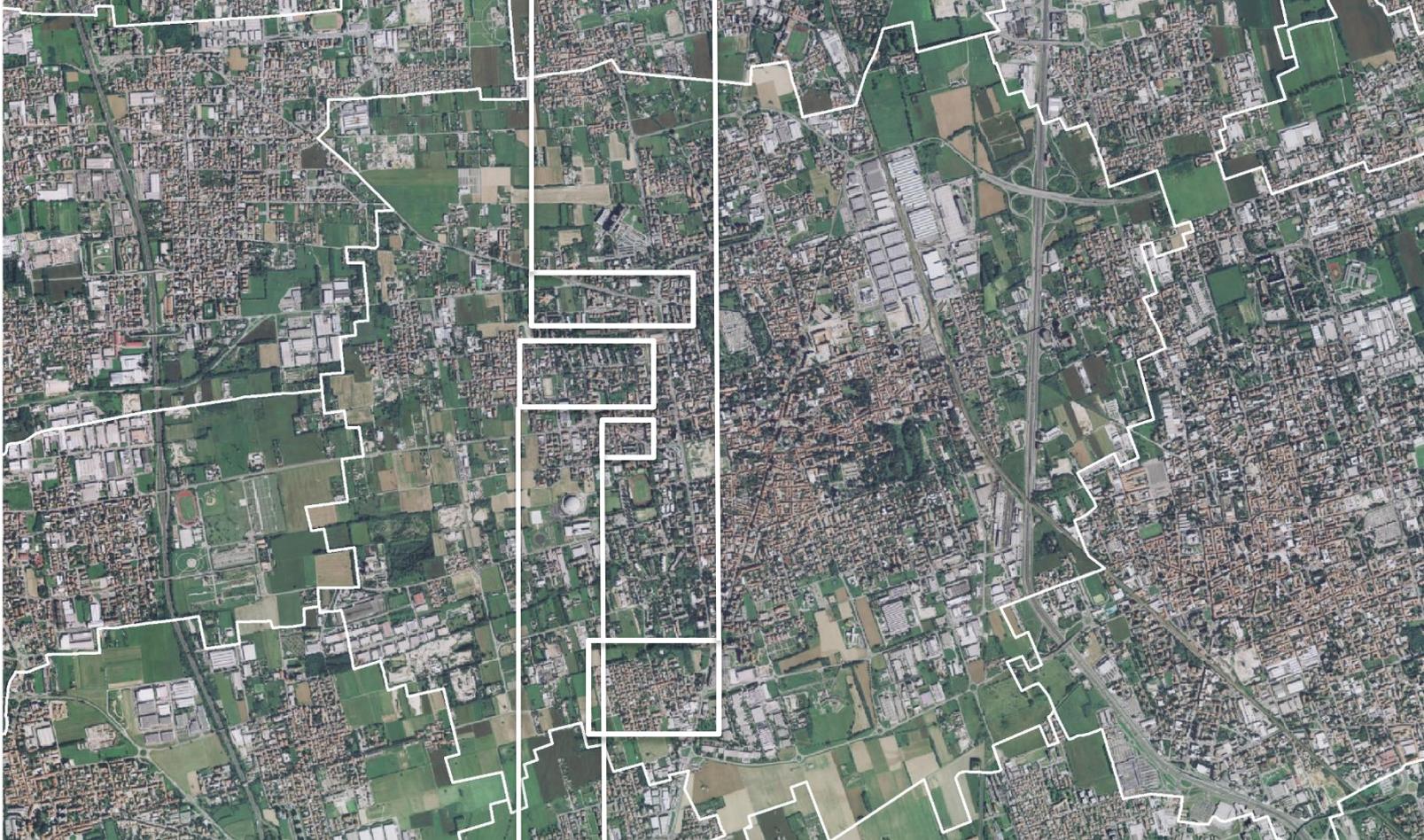
QP

Quartiere Bolagnos

QP

Via Ferravilla-Parini-Pallavicini

Quadri particolareggiati



QP

Via per Binzago-Via per Cesano, Via Nizza-Via Pallavicini

Quadri particolareggiati



Riqualficazione delle due rotatorie oggi impegnate dalle auto a gran velocità con evidenti rischi per le utenze deboli (pedoni e biciclette)

QP Quartiere Bolagnos

Quadri particolareggiati



Al fine di risolvere problemi di congestione dovuti al traffico di attraversamento e la carenza di spazi per la sosta e percorsi per le utenze deboli: istituzione isola ambientale, introduzione sensi unici (anche per recuperare spazi di sosta) e realizzazione percorso pedonale bidirezionale lungo via Dolomiti

QP

Via Ferravilla-Parini-Pallavicini

Quadri particolareggiati



da realizzare
nell'ambito del
Piano Nazionale
della Sicurezza
Stradale

Al fine di risolvere problemi di insicurezza delle intersezioni, il PP propone (1) eliminazione della rotatoria, istituzione di un senso unico con conseguente immissione da destra su Via Ferravilla; (2) riqualificazione della rotatoria esistente; (3) intersezione tra via Serao e via Parini si consentono solo manovre in destra

QP Quartiere Spaccone

Quadri particolareggiati

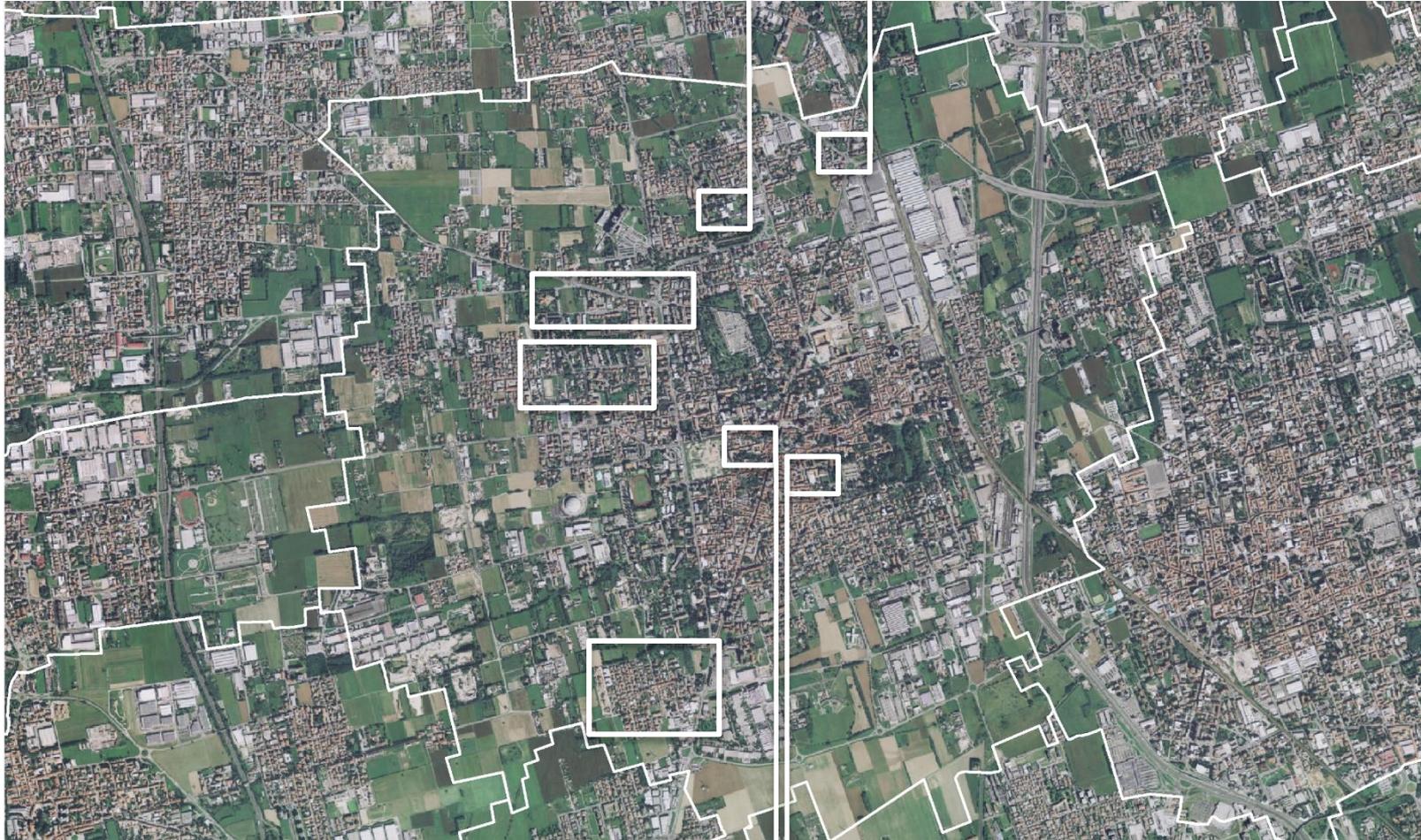


Al fine di risolvere problemi di congestione, introduzione di sensi unici lungo alcuni assi anche con l'obiettivo di recuperare spazi per la sosta e realizzazione di un ambito a precedenza pedonale nel tratto di Via Vincenzo De' Paoli compreso tra via Milano e via Calatafimi

Quadri particolareggiati

QP
Ambito De Gasperi-Tolstoj-Novara

QP
Ambito Via Firenze



QP
Via Cesare d'Adda

QP
Via Pozzo Antico

QP Ambito Via Firenze

Quadri particolareggiati



Circolazione critica nella rotatoria Due Palme-G.Rossa, incoerente rispetto a normativa vigente
Riqualificazione della rotatoria al fine di migliorare e fluidificare l'accessibilità all'ambito di Via Firenze

QP

Via Cesare d'Adda

Quadri particolareggiati



Via Cesare d'Adda, ridotta sezione geometrica: si propone istituzione di un ambito a precedenza pedonale con attesa riduzione del flusso che si attesta su Via Manzoni, la riorganizzazione dell'accessibilità e dello schema interno al parcheggio.

QP

Ambito De Gasperi-Tolstoj-Novara

Quadri particolareggiati



Ambito caratterizzato dalla presenza di plessi scolastici e residenza, con problemi di sosta diffusa in carreggiata. Istituzione di sensi unici in tutto il comparto al fine di predisporre stalli di sosta in carreggiata, ampliamento marciapiedi e miglioramento accessibilità pedonale a scuole

QP Via Pozzo Antico

Quadri particolareggiati



da realizzare
nell'ambito del
Piano Nazionale
della Sicurezza
Stradale

Sezione stradale molto ampia: interventi sulla geometria della strada al fine di moderare la velocità, aumentare la visibilità delle intersezioni, realizzare un percorso ciclabile che consenta di accedere in sicurezza all'oratorio

Piano Particolareggiato del centro storico



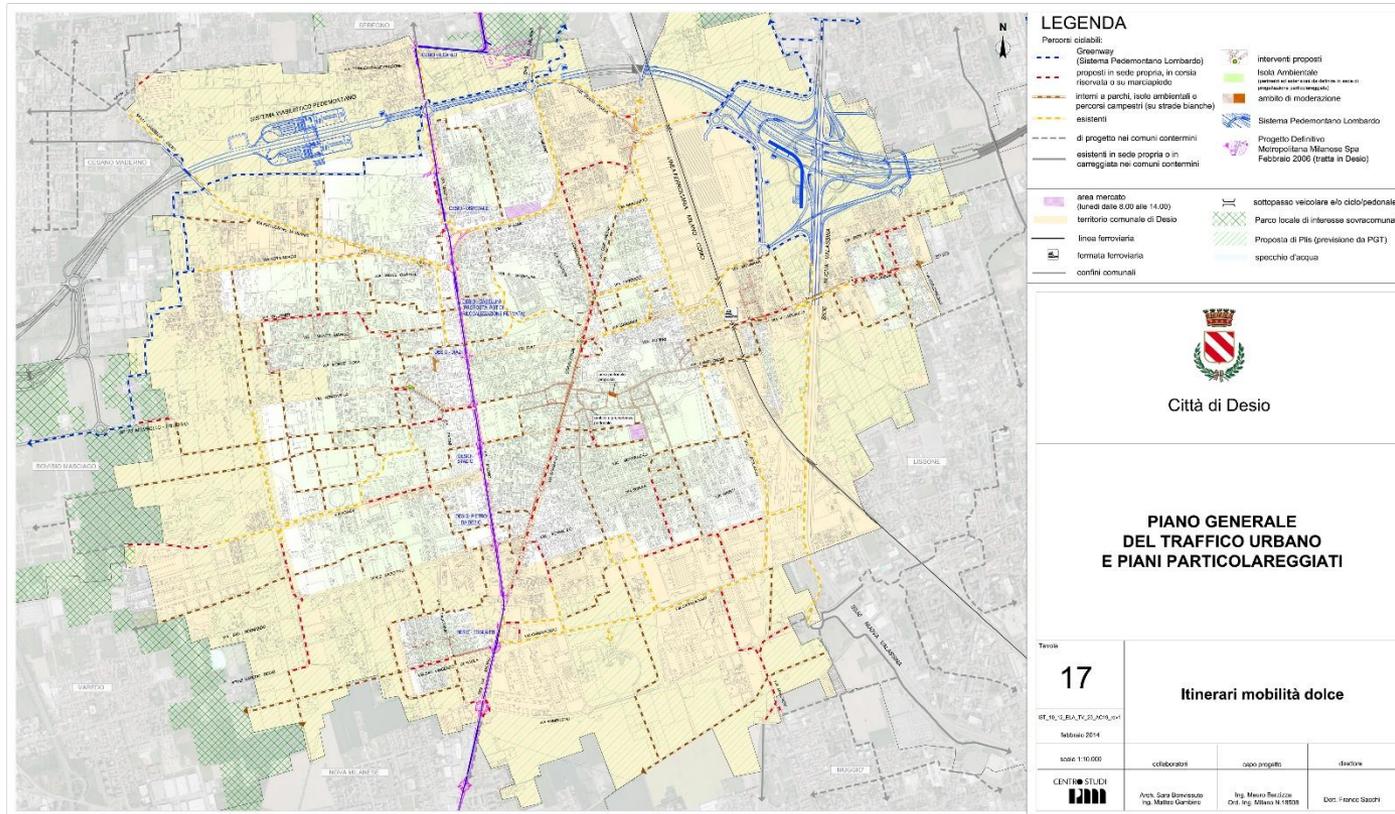
Obiettivo: risolvere problemi congestionamento, minaccia per sicurezza utenze deboli
Interventi di riqualificazione e ridefinizione degli spazi stradali con conseguente miglioramento e incentivazione mobilità dolce e contemporanea disincentivazione utilizzo auto per spostamenti urbani e disincentivazione flussi di attraversamento

Piano Particolareggiato Tagliabue-San Giorgio



Obiettivo: risolvere problematicità lungo l'asse di via Tagliabue nella tratta compresa tra sottopasso ferroviario di via Stazione e via per Seregno (sezione stradale ampia)
Interventi di ridefinizione sedime viario con conseguente riduzione e fluidificazione traffico, messa in sicurezza spazi sosta e recupero spazi per mobilità dolce

Integrazione e potenziamento delle reti della mobilità dolce



Il PGTU propone, oltre a Bikesharing e Bicistazione:

- interventi di ricucitura maglia ciclabile esistente
- interventi a protezione della mobilità ciclistica e a completamento rete esistente
- istituzione di isole ambientali

Aria e cambiamenti climatici

Riduzione dei volumi di traffico grazie a

Fluidificazione dei flussi e disincentivazione utilizzo auto:

- riduzione complessiva delle emissioni
- *ma occorre verificare che la deviazione del traffico di attraversamento su strade ad elevato scorrimento per togliere mezzi da aree non incrementi la congestione in aree già fortemente trafficate*

Regolamentazione della sosta contribuisce a disincentivare utilizzo dell'auto:

- riduzione complessiva delle emissioni
- *ma occorre accompagnare le azioni con adeguate campagne di informazione, altrimenti si rischia incremento tempi ricerca parcheggio con conseguente aumento emissioni*

Intermodalità, incentivazione all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico su gomma e ferro

Acqua

Occorre tenere in debito conto i potenziali impatti sul comparto acqua nelle riqualificazioni viarie e nella scelta delle pavimentazioni delle superfici adibite alle diverse forme di mobilità e nell'identificazione dei caratteri dell'arredo urbano

→ l'entità degli effetti sulla risorsa acqua è condizionata alle soluzioni progettuali che verranno adottate

Beni culturali e paesaggio

Indirettamente riduzione del traffico veicolare e conversione a forme maggiormente sostenibili di mobilità sono associabili a incremento qualità paesaggistica e creano l'occasione per fruire del paesaggio e apprezzarne i caratteri distintivi

→ nuova vitalità e funzionalità degli spazi aperti di cintura, presidiati da nuove forme di fruizione

Biodiversità

Non si evidenziano potenziali effetti (positivi/negativi) sulla biodiversità, sulla flora e sulla fauna

→ *l'attuazione della previsione di autostrada Pedemontana genererà considerevoli impatti negativi sugli spazi aperti attraversati e sul relativo equipaggiamento ecologico e ambientale, con importanti conseguenze sulla biodiversità*

Suolo

Il Piano non contiene previsioni che impattano direttamente sul comparto suolo e che comportino il consumo o il degrado della risorsa

→ importanza di effettuare scelte tecniche e progettuali finalizzate alla preservazione o al ripristino delle condizioni della risorsa al suo stato naturale

→ *l'attuazione della previsione di autostrada Pedemontana genererà nuovi considerevoli consumi di suolo, oltre alla frammentazione degli spazi aperti a cintura di Desio*

Popolazione e salute umana

Le azioni di piano si prevede genereranno effetti positivi per la salute, per la sicurezza e per il benessere della popolazione

- riappropriazione da parte dei cittadini degli spazi pubblici
- generale incremento coesione sociale e qualità della vita pubblica e relazionale

Agenti fisici: rumore, vibrazioni, inquinamento luminoso

Effetti positivi in rapporto alle alterazioni ambientali causate da agenti fisici: diminuzione di rumore e vibrazioni al decrescere dei flussi di traffico e della velocità di percorrenza dei mezzi a motore

- se si verificasse solo uno spostamento e deviazione dei flussi di traffico su altre infrastrutture, senza contestuale diminuzione dei mezzi in circolazione, gli effetti benefici sull'ambiente rischiano compromissione e devono essere valutati con procedure e campagne ad hoc
- attenzione alla scelta dei materiali, se errata può comportare incremento rumore e vibrazioni (riduzione rumore attesa da PGTU pari a 4-5 dB(A))

Elementi di attenzione in relazione alle nuove politiche della sosta

Si sottolinea il rischio che l'aumento dell'offerta di parcheggi generi una possibile crescita dei volumi di traffico con conseguenti effetti ambientali (incremento delle emissioni di sostanze inquinanti per l'atmosfera, dei livelli di rumore, delle vibrazioni, etc.)

Si evidenzia la parziale incoerenza fra la volontà di disincentivare l'utilizzo del mezzo privato e l'incremento dell'offerta di parcheggi per le vetture, che potrebbe incentivare l'uso dell'auto e mettere a rischio il compimento dell'obiettivo di piano consistente nel trasferimento modale da auto a bici

Per favorire la mobilità ciclabile risulta di fondamentale e primaria importanza garantire la presenza e la sicurezza dei parcheggi per le biciclette

La bicicletta risulta essere il mezzo più efficiente e veloce per coprire le distanze in contesti urbani!

Coerenza esterna

con la pianificazione regionale

Coerentemente con il PTR, il PGTU persegue obiettivi di tutela della salute e della sicurezza dei cittadini attraverso interventi volti a ridurre l'inquinamento ambientale, e nello specifico l'inquinamento atmosferico generato dal traffico veicolare

con la pianificazione provinciale

Obiettivi condivisi da PTCP e PGTU:

- definizione **struttura gerarchica** della rete stradale
- **trasferimento domanda di spostamento verso modalità di trasporto sostenibili**
- **allontanamento dei flussi di attraversamento** della viabilità locale
- **miglioramento delle condizioni di sicurezza** delle strade
- **diminuzione dei livelli di inquinamento** prodotti dal traffico
- miglioramento delle condizioni di **efficienza del servizio di trasporto pubblico** locale
- **organizzazione di centri di interscambio** che consentano l'integrazione delle reti e dei servizi e favoriscano il **trasferimento modale verso il trasporto pubblico**

Coerenza esterna

con la pianificazione comunale (PGT)

Obiettivi condivisi da PGT e PGTU, la cui redazione è avvenuta secondo un processo parallelo:

- costruzione di una **rete ciclabile** e individuazione di **isole ambientali** al fine di elevare le strade e i percorsi ciclabili da spazi di attraversamento **a spazi pubblici della città** e parallelamente **disincentivare utilizzo auto** per spostamenti urbani
- obiettivi di **riduzione del traffico** veicolare con effetti sia sulla **qualità della vita**, sia sulla **sostenibilità ambientale** delle scelte modali, sia sul **legame uomo-territorio-ambiente**

Coerenza interna

Le previsioni contenute nel PGTU consentono di declinare operativamente gli obiettivi che il piano stesso persegue.

Si segnala tuttavia che:

- se si vuole **disincentivare l'utilizzo delle auto** favorendo altre scelte modali più sostenibili, **incrementare l'offerta di posti auto** in contesti in cui la disponibilità di parcheggi è scarsa potrebbe muovere in direzione contraria rispetto all'obiettivo
- se si vuole **incentivare l'utilizzo della bicicletta** per gli spostamenti urbani, prevedere **tariffe agevolate per l'utilizzo dei parcheggi nei pressi della stazione** da parte dei residenti del Comune può indurre i residenti stessi a privilegiare l'auto per gli spostamenti casa-stazione
- la **creazione di isole ambientali** e la **riclassificazione funzionale delle strade**, se non accompagnata da una parallela riformulazione delle proprie scelte modali da parte dei cittadini (più bici, meno auto), **rischia di spostare i flussi di traffico** concentrando gli episodi di congestionamento lungo altri assi

Consente di controllare gli **effetti significativi** derivanti dalla fase di **attuazione del PGTU** al fine di intercettare gli **impatti negativi** e di adottare le eventuali opportune misure di **(ri)orientamento, revisione o variazione delle strategie e delle azioni**

Elementi di valutazione:

- **flusso veicolare in concomitanza delle intersezioni principali** e di quelle interessate direttamente e/o indirettamente dalle azioni di piano
- **velocità di percorrenza** entro isole ambientali e aree in cui sono previsti interventi per la riduzione della velocità media dei mezzi transitanti
- **velocità in ambito extraurbano e in prossimità delle intersezioni** regolate con rotatorie di cui nel PGTU si attesta l'inefficacia in rapporto alla riduzione della velocità dei mezzi transitanti
- **incidentalità e numero di sinistri** che coinvolgono i mezzi e gli utenti delle strade
- controllo dell'**utilizzo dei parcheggi** e del sistema di regolamentazione della sosta
- **inquinamento atmosferico** nelle aree oggetto di interventi volti allo sviluppo della mobilità sostenibile e lungo le arterie stradali ove si punta a reindirizzare il traffico
- **inquinamento acustico** nelle aree oggetto di interventi volti allo sviluppo della mobilità sostenibile e lungo le arterie stradali ove si punta a reindirizzare/deviare il traffico
- **numerosità di spostamenti effettuati tramite bicicletta o a piedi**

Il programma di monitoraggio della VAS del PGTU si suggerisce si affianchi al programma di monitoraggio del PGT con redazione di una Relazione di monitoraggio con frequenza annuale



VALUTAZIONE **A**MBIENTALE **S**TRATEGICA del PGTU del Comune di Desio

Il Conferenza di Valutazione

Paolo Pileri | Diana Giudici | Luca Tomasini

Desio, 19 maggio 2014