

PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO

Valutazione Ambientale Strategica *1° Conferenza di Valutazione*

16 febbraio 2015



Viene introdotta con la Direttiva Europea 2001/42/CE con lo scopo di garantire la sostenibilità ambientale dei piani e dei programmi attivi sul territorio.

Deve accompagnare tutto il percorso del piano, dalle fasi iniziali di preparazione ed elaborazione fino alle fasi finali di attuazione e gestione.

È prevista la predisposizione di un sistema di monitoraggio delle azioni di piano in grado di determinare effettivamente la sostenibilità degli interventi sul territorio e di individuare azioni correttive tempestive.

Richiede esplicitamente la partecipazione attiva delle autorità competenti in materia ambientale e del pubblico.

A livello nazionale

D.Lgs. 128/10 “Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in materia ambientale”

A livello regionale

L.R. 12/2005 “Legge per il governo del territorio”

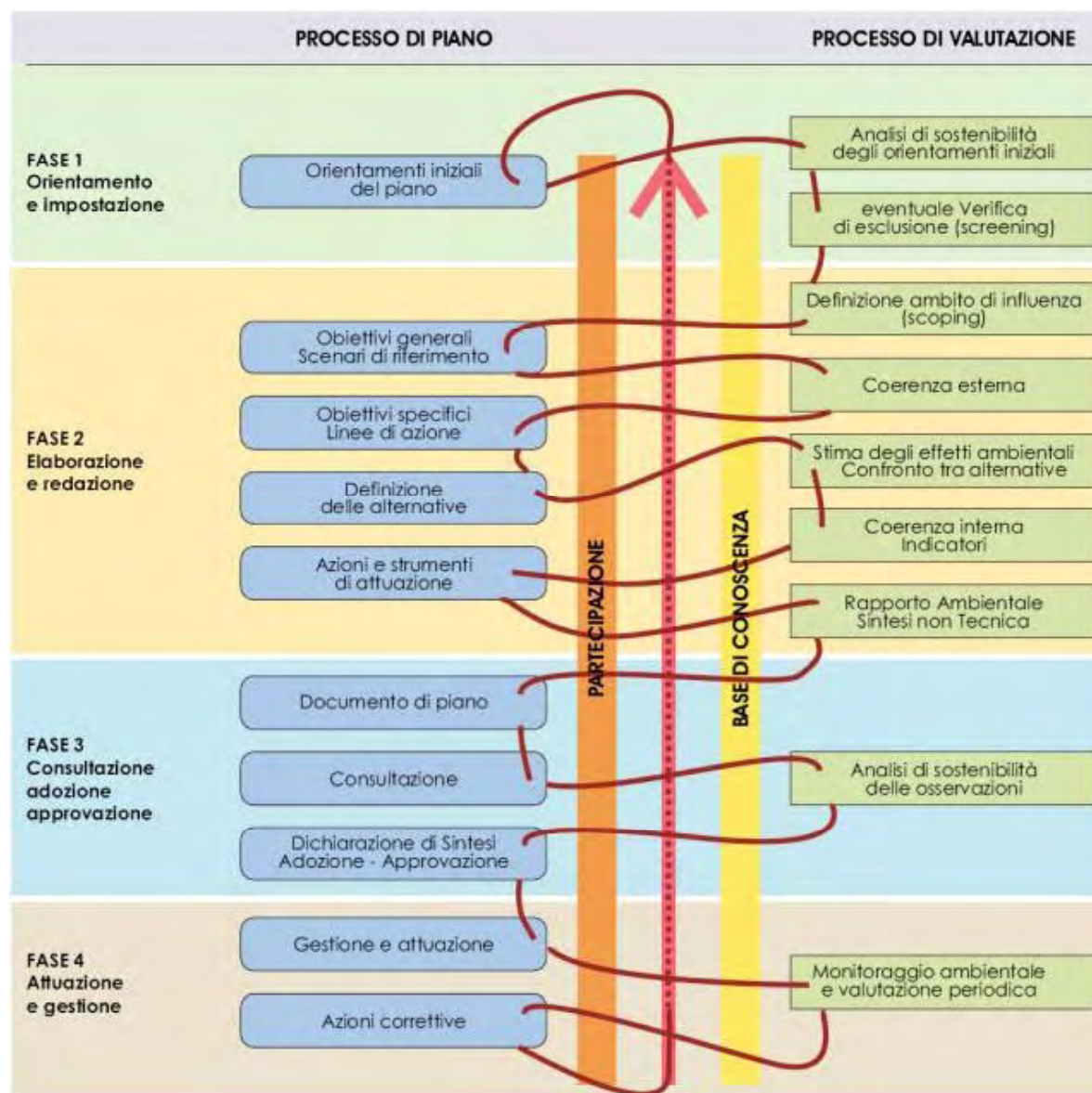
DCR VIII/351 del 13 marzo 2007 “Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi”

DGR 9/761 del 10 novembre 2010 recepisce le indicazioni del D.lgs 128/2010, modifica e integra la DGR n. 6420 del 27/12/2007, “*Determinazione della procedura di Valutazione ambientale di piani e programmi- VAS*” .



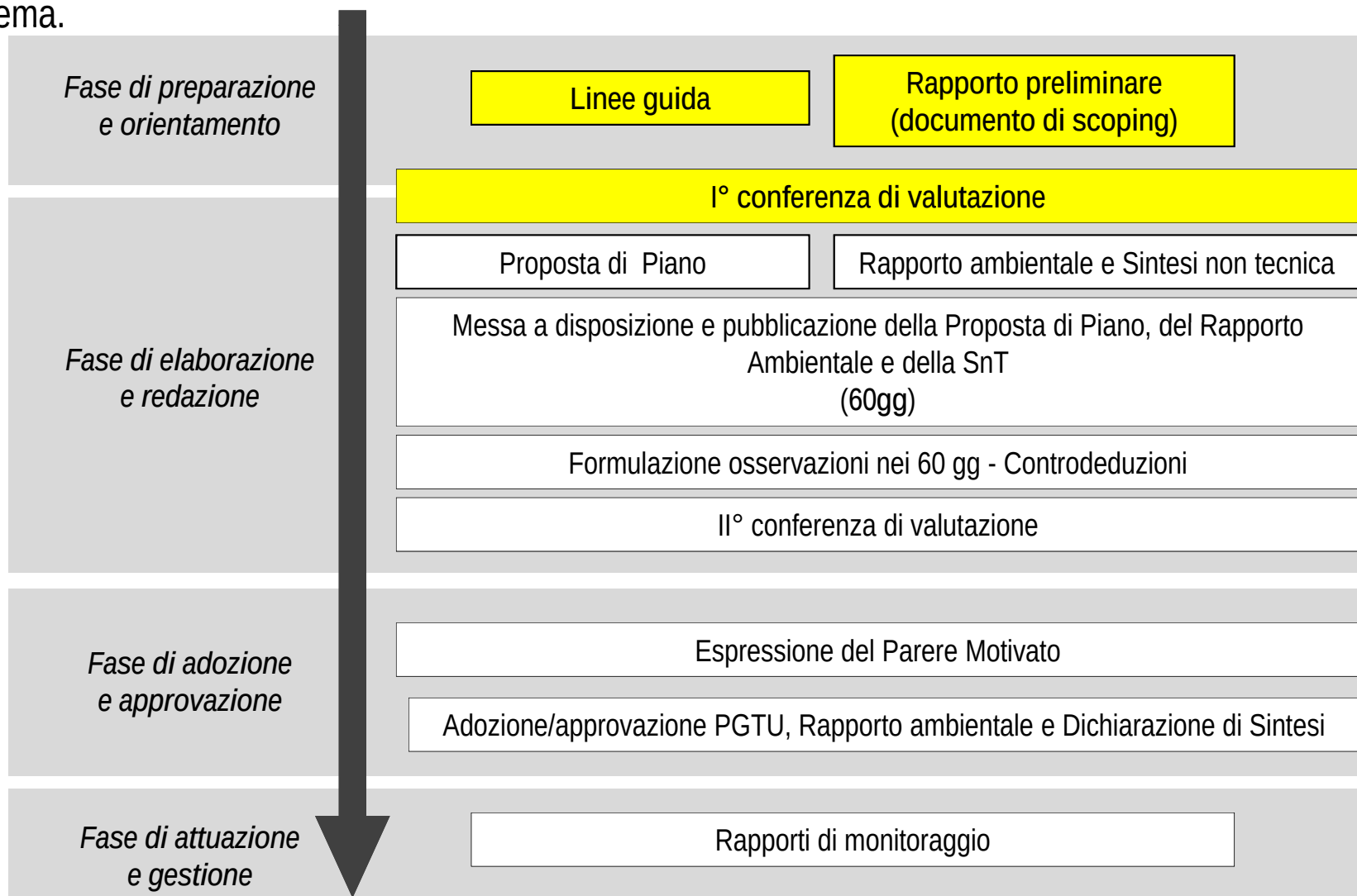
Lo schema evidenzia le fasi del ciclo di vita del Piano in cui deve avvenire l'integrazione della dimensione ambientale.

La VAS costituisce un processo continuo che corre parallelamente all'intero ciclo di vita del piano o programma.





In base alla vigente normativa regionale, il procedimento VAS per il Piano Generale del Traffico Urbano è regolamentato dall'allegato 1 alla DGR del 2010, sinteticamente illustrato nel seguente schema.





La procedura di VAS del PGTU è stata ufficialmente attivata ai sensi dell'art. 4 della LR 12/2005 mediante Deliberazione della Giunta Comunale n° 176 del 16/12/2014.

Individuazione di tre importanti Autorità, definite dalla D.C.R. 13 marzo 2007, n. VIII/351:

- **Autorità Proponente**, individuata nel Sindaco del Comune di Novate Milanese;
- **Autorità Procedente**, ovvero la pubblica amministrazione che attiva le procedure di redazione e valutazione del piano, individuata nella Dirigente dell'Area Gestione Sviluppo del territorio del Comune di Novate Milanese;
- **Autorità Competente per la VAS**, ovvero l'autorità con compiti di tutela e valorizzazione ambientale che collabora con l' Autorità Procedente, nonché con i soggetti competenti in materia ambientale, individuata nella Responsabile del Settore Ambiente - Politiche Energetiche del Comune di Novate Milanese Geom. Emanuela Cazzamalli.



Confronto tecnico

Soggetti competenti in materia ambientale

ARPA Lombardia
ASL Provincia di Milano 1
Consorzio Parco Nord
Parco Locale di Interesse Sovracomunale "Balossa"
Regione Lombardia – DG Ambiente Energia e Sviluppo Sostenibile

Enti territorialmente interessati

Regione Lombardia – DG Territorio e Urbanistica
Regione Lombardia – DG Infrastrutture e Mobilità
Provincia di Milano - Area Pianificazione Territoriale e Programmazione Infrastrutture
Comuni di Bollate, Baranzate, Cormano e Milano
Società Autostrade per l'Italia S.p.A
Società Serravalle Milano Tangenziali S.p.A
Trenord S.r.l.
ATM Azienda Trasporti Milanese
Metropolitana Milanese S.p.A., Servizio Idrico Integrato, CAP Holding S.p.A., Amiacque S.r.l., Terna, Enel Distribuzione - Comp. di Sesto San Giovanni, A2A Calore e servizi.

Suggerimenti, osservazioni e proposte

Settori del pubblico interessati

organizzazioni ambientaliste, associazioni culturali, sociali, sindacali, sportive, professionali, socio-assistenziali, di promozione e sviluppo del territorio; organizzazioni rappresentative dell'industria, del commercio, dell'artigianato e dell'agricoltura; ordini professionali; associazioni dei residenti ed portatori di interesse diffusi sul territorio

Scopo:

Definire il quadro di riferimento per la VAS, precisando l'ambito di influenza del Piano e stabilendo la portata delle informazioni da inserire nel Rapporto Ambientale.

Contenuti:

- Individuazione del percorso metodologico-procedurale che dovrà essere seguito nell'iter di elaborazione del Piano;
- Analisi del contesto ambientale allo stato attuale al fine di mettere in evidenza le potenzialità e le criticità proprie del territorio in questione.

Contributo atteso:

Raccolta di osservazioni, suggerimenti o proposte di integrazione, in fase preliminare di elaborazione, in riferimento a:

- dati ed indicatori utilizzati per descrivere lo stato dell'ambiente;
- orientamenti ed obiettivi generali indicati;
- portata delle informazioni da includere nel successivo Rapporto Ambientale.

Nella redazione del Piano Generale del Traffico Urbano è necessario prendere in considerazione i riferimenti normativi di livello sovralocale (ovvero regionale e provinciale) a cui il Piano deve attenersi nell'ottica del coordinamento fra i diversi strumenti e del perseguimento di un'efficace tutela dell'ambiente.

Piani presi in considerazione ritenuti prioritari e significativi per le tematiche oggetto del PGTU in esame:

- Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato con DGR 951 del 19/01/2010;
- Piano Paesaggistico Regionale (PPR), sezione specifica del PTR;
- Piano Regionale degli interventi per la qualità dell'Aria (PRIA) del 2012;
- Programma Energetico Ambientale Regionale (PEAR) del 2013;
- Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano, approvato con Deliberazione Consiliare n. 93 del 17/12/2013;
- Piano del traffico della viabilità extraurbana, Piano di contenimento ed abbattimento del rumore sulla rete provinciale, MiBici, Programma di efficienza Energetica;
- PTC dei Parchi regionali e PLIS;
- Rete Natura 2000.

Il Piano Territoriale Regionale (PTR) è lo strumento di programmazione con il quale la Regione delinea la **strategia di sviluppo del territorio regionale** definendo gli obiettivi per assicurare la coesione sociale, accrescere la qualità e l'efficienza del sistema territoriale e garantire la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali ed ambientali.

I tre macro-obiettivi, alla base delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, sono:

1. **rafforzare la competitività dei territori della Lombardia**, dove per competitività si intende la capacità di una regione di migliorare la produttività e incrementare gli standard di qualità della vita dei cittadini;
2. **riequilibrare il territorio lombardo**, cercando di valorizzare i punti di forza di ogni sistema territoriale e favorire il superamento delle debolezze e mirando ad un "equilibrio" inteso quindi come sviluppo di un sistema policentrico;
3. **proteggere e valorizzare le risorse della regione**, siano esse risorse primarie (naturali, ambientali, capitale umano) o prodotte dalle trasformazioni avvenute nel tempo (paesaggistiche, culturali, d'impresa).

Il PTR definisce indirizzi e direttive per pianificazioni di settore, per i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali (PTCP) e per gli strumenti della programmazione negoziata.

Il PTR individua 6 sistemi territoriali che costituiscono sistemi di relazioni che si riconoscono e si attivano sul territorio regionale, all'interno delle sue parti e con l'intorno.

Essi sono:

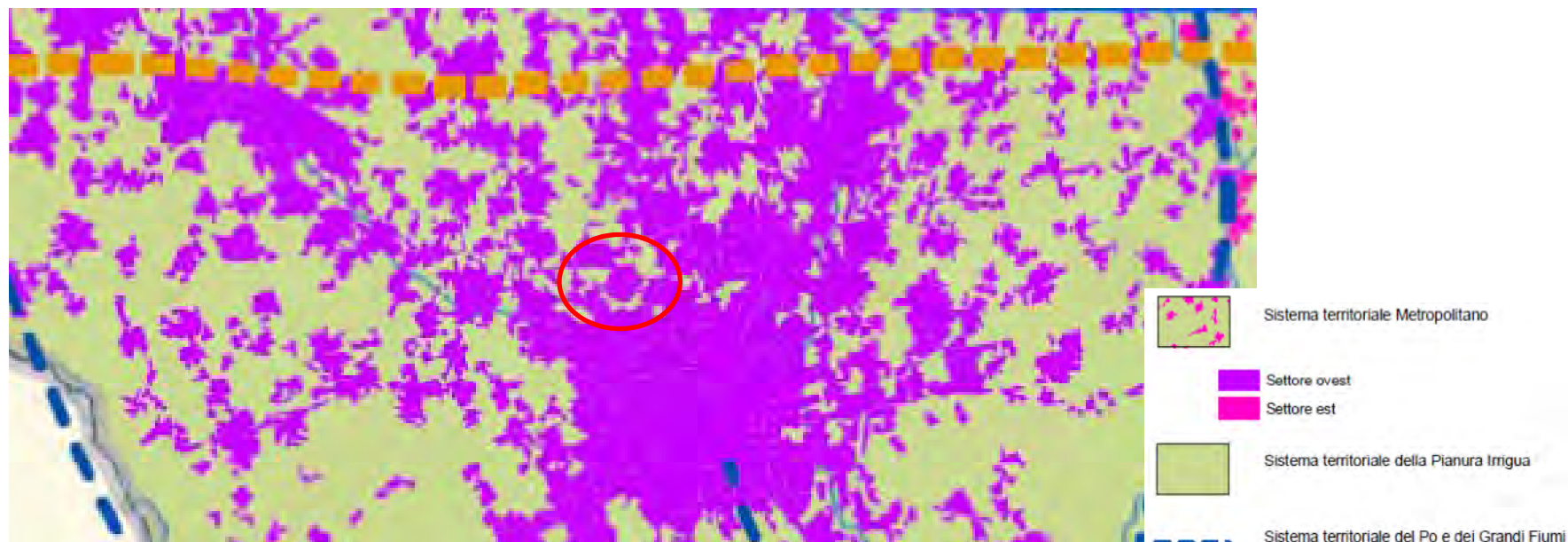
- sistema Metropolitano,
- sistema della Montagna,
- sistema Pedemontano,
- sistema dei Laghi,
- sistema della Pianura Irrigua,
- sistema del Po e grandi fiumi

Per ciascun sistema vengono individuati i tratti e gli elementi caratterizzanti che lo contraddistinguono rispetto agli altri.

Il PTR propone obiettivi territoriali per i sei sistemi territoriali, che rappresentano le priorità specifiche dei vari territori.

Gli obiettivi territoriali sono declinati in linee d'azione e perseguono il raggiungimento dei 24 obiettivi del PTR.

Il Comune di Novate Milanese si colloca nel sistema territoriale metropolitano, denso e continuo, contenitore di importanti risorse propulsive per lo sviluppo, ma anche generatore di effetti negativi sul territorio circostante (congestione, inquinamento, concentrazione delle attività), per il quale il PTR individua i seguenti obiettivi:

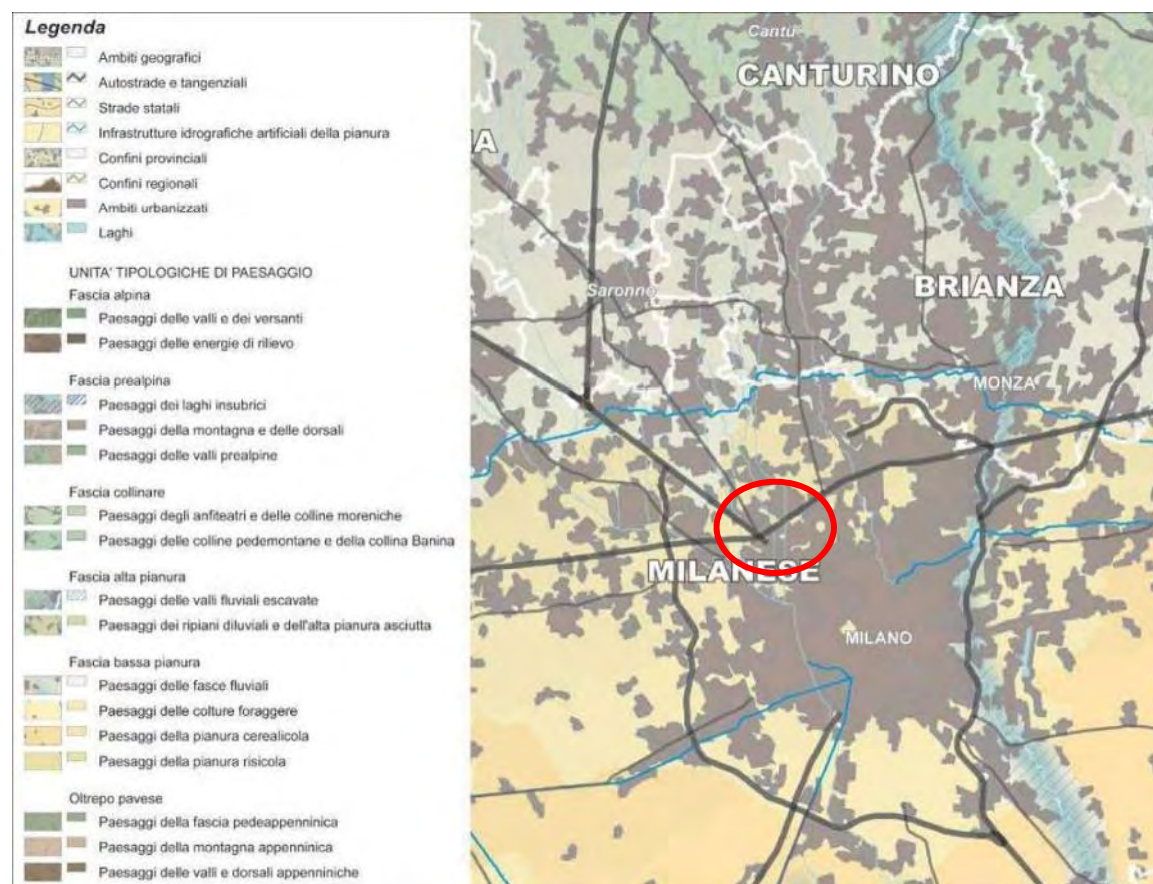


Tutelare la salute e la sicurezza dei cittadini riducendo le diverse forme di inquinamento ambientale
Riequilibrare il territorio attraverso forme di sviluppo sostenibili dal punto di vista ambientale
Tutelare i corsi d'acqua come risorsa scarsa migliorando la loro qualità
Favorire uno sviluppo e il riassetto territoriale di tipo policentrico mantenendo il ruolo di Milano come principale centro del nord Italia
Favorire l'integrazione con le reti infrastrutturali Europee
Ridurre la congestione da traffico privato potenziando il trasporto pubblico e favorendo modalità sostenibili
Applicare modalità di progettazione integrata tra paesaggio urbano, periurbano, infrastrutture e grandi insediamenti a tutela delle caratteristiche del territorio
Riorganizzare il sistema del trasporto merci
Sviluppare il sistema delle imprese lombarde attraverso la cooperazione verso un sistema produttivo di eccellenza
Valorizzare il patrimonio culturale e paesistico del territorio
EXPO – Creare le condizioni per la realizzazione ottimale dell'evento e derivare benefici di lungo periodo per un contesto ampio

I valori paesaggistici, ambientali e culturali del territorio regionale sono oggetto di specifica considerazione nel Piano Paesaggistico Regionale (PPR) che è parte integrante del PTR.

Il PPR suddivide la Regione in “ambiti geografici” che rappresentano territori organici, di riconosciuta identità geografica, spazialmente differenziati, dove si riscontrano componenti morfologiche e situazioni paesistiche peculiari.

Il territorio del Comune di Novate Milanese appartiene al paesaggio metropolitano dell'area milanese; si tratta di paesaggi ad intensa utilizzazione di suolo, dove l'urbanizzazione prevale sugli spazi vuoti, che assumono, in questo contesto, carattere di residualità.



La Provincia di Milano ha approvato il nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale adeguato alla LR 12/2005 con Delibera di Consiglio n.93 del 17 dicembre 2013.

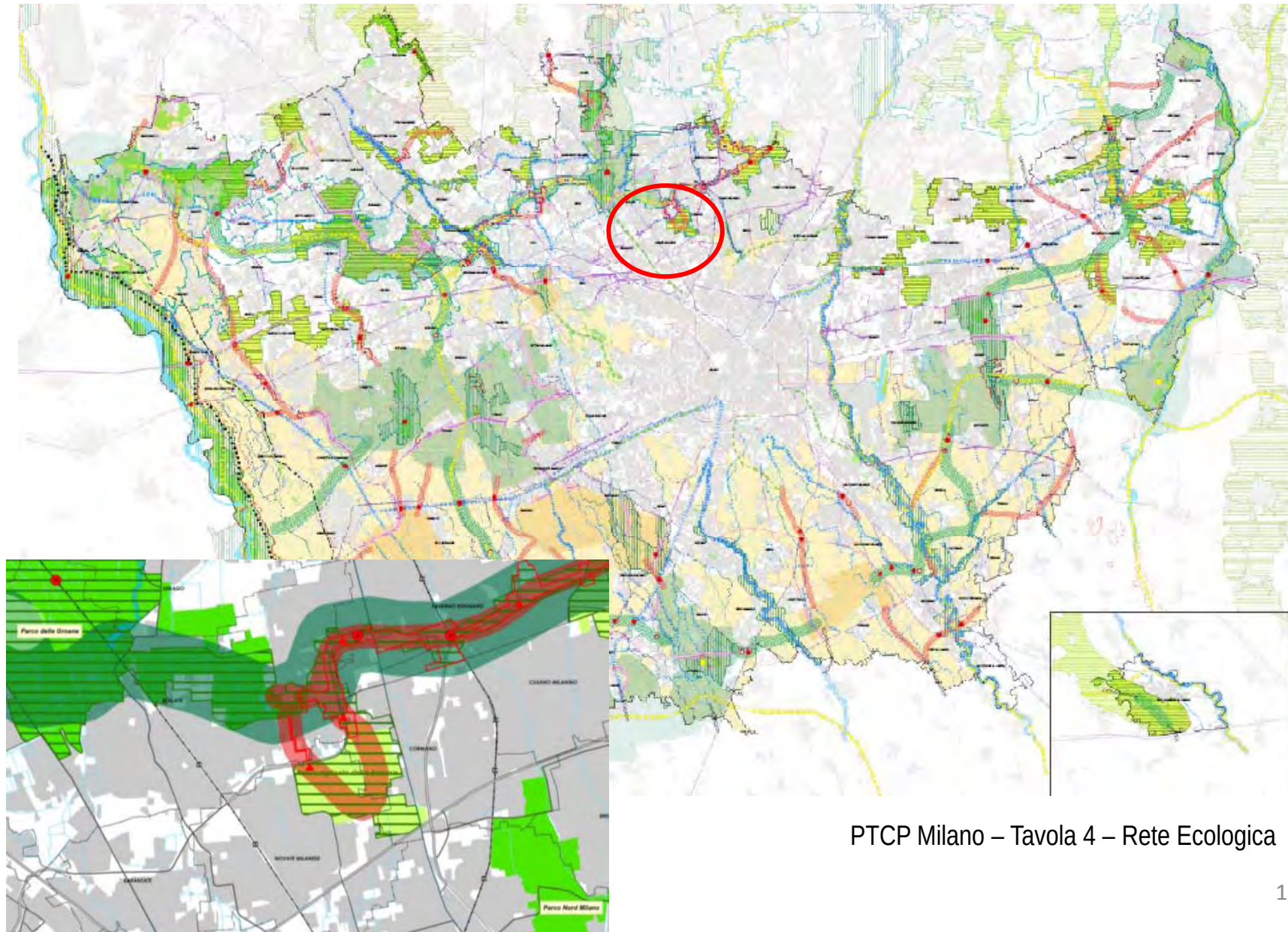
Il PTCP determina gli indirizzi generali di assetto del territorio provinciale, rispetto ai quali i Comuni sono chiamati a verificare la compatibilità dei loro strumenti urbanistici. Il Piano persegue finalità di valorizzazione paesistica, tutela dell'ambiente, supporto allo sviluppo economico e all'identità culturale e sociale, miglioramento qualitativo del sistema insediativo-infrastrutturale, in una logica di sviluppo sostenibile del territorio provinciale.



PTCP Milano – Tavola 0 – Strategie di Piano



PTCP Milano – Tavola 2 sez 4 Ambiti, sistemi ed elementi di rilevanza paesaggistica

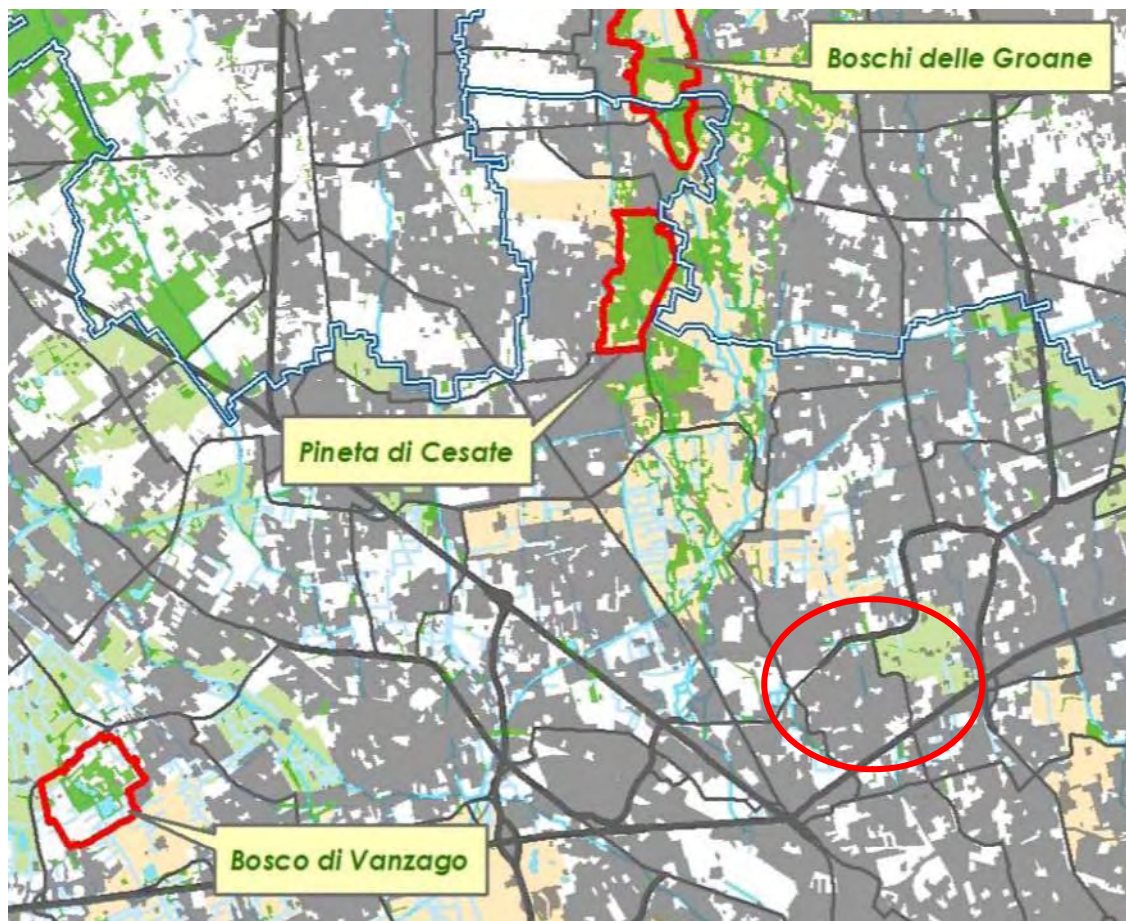


PTCP Milano – Tavola 4 – Rete Ecologica

In Provincia di Milano, nonostante l'elevata urbanizzazione, sono stati individuati diversi SIC, localizzati, ad eccezione dell'Oasi WWF Bosco di Vanzago, all'interno dei parchi regionali.

In particolare si tratta di:

- Turbigaccio, Boschi di Castelletto e Lanca di Bernate, Basso corso e sponde del Ticino, Boschi della Fagiania nel Parco della Valle del Ticino;
- Boschi delle Groane e Pineta di Cesate nel Parco delle Groane;
- Le Foppe di Trezzo nel Parco Adda Nord;
- Bosco di Cusago, Fontanile Nuovo, Oasi di Lacchiarella e Sorgenti della Muzzetta nel Parco Agricolo Sud Milano.



Come evidenziato nella figura il SIC più vicino al territorio di Novate Milanese è la "Pineta di Cesate", posto peraltro ad una distanza tale da escludere ogni interferenza fra le azioni del PGTU e il SIC stesso. Pertanto non si verifica la necessità di dover effettuare la "Valutazione di Incidenza".

Nella descrizione e caratterizzazione del contesto ambientale e territoriale del Comune di Novate Milanese, si è scelto di prendere in considerazione le componenti e tematiche maggiormente sensibili alle azioni del PGTU:

QUALITÀ DELL'ARIA e ZONIZZAZIONE DEL TERRITORIO

USO DEL SUOLO

NATURALITÀ e RETE ECOLOGICA

ENERGIA

RUMORE

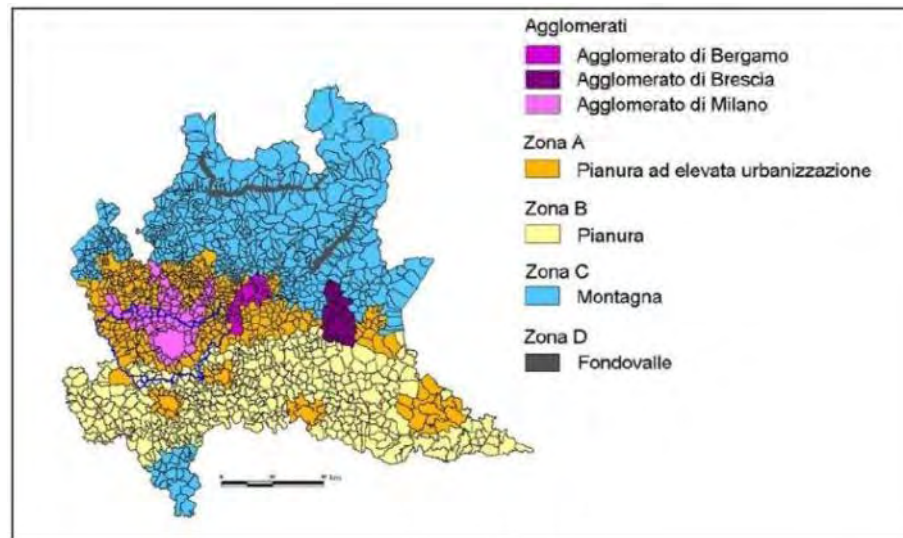
TRASPORTI E MOBILITA'

Le fonti informative

- Cartografie, basi informative e banche dati (Geoportale Lombardia, Arpa Lombardia, PTCP Milano, Comune di Novate M.)
- Censimenti e dati statistici (ISTAT)
- Rapporto Ambientale PGT di Novate M., Rapporto sullo Stato dell'Ambiente in Lombardia, ARPA Lombardia

Qualità dell'aria e zonizzazione del territorio

Secondo la D.G.R. n. IX/2605 del 30/11/2011 “Zonizzazione del territorio regionale in zone e agglomerati per la valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 - Revoca della D.G.R. n. 5290/07”, la nuova classificazione del territorio regionale per i principali inquinanti individua il Comune di Novate Milanese nell'Agglomerato di Milano caratterizzato da alta densità abitativa, alta densità di attività industriali e di traffico, che comportano concentrazioni elevate di PM10 e densità elevata di PM10, NOx e COV.



In Comune di Novate Milanese il trasporto su strada costituisce la principale fonte di inquinamento per buona parte degli inquinanti, contribuendo ad oltre la metà delle emissioni di PM₁₀ e PM_{2.5} (circa 67-70%), alla maggior parte di quelle di NO_x (85%) e CO (63%), nonché a circa la metà delle emissioni di CO₂ (49%). Un'ulteriore fonte di inquinamento è rappresentata dalla combustione non industriale, responsabile dell'emissione di quote significative di CO₂ (40%), PM₁₀ e PM_{2.5} (20-22%), CO (15%). La combustione industriale riveste la maggior importanza per le emissioni di biossido di zolfo (91%).

Fonti:

ARPA Lombardia, INEMAR,
Inventario Emissioni in Atmosfera
ARPA Lombardia, Rapporto sullo
Stato dell'Ambiente

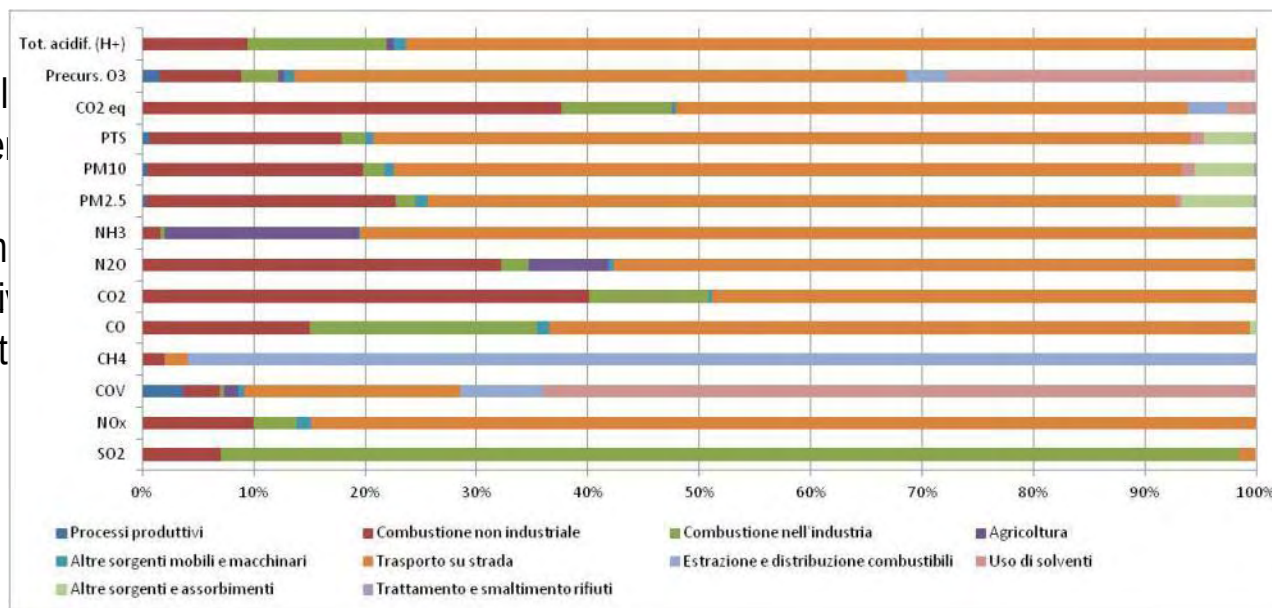
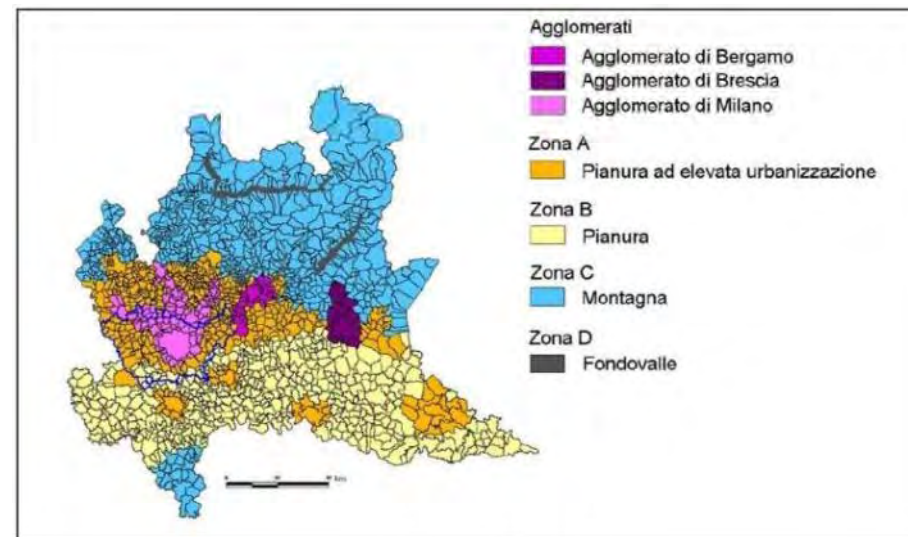
Qualità dell'aria e zonizzazione del territorio

Secondo la D.G.R. n. IX/2605 del 30/11/2011 “Zonizzazione del territorio regionale in zone e agglomerati per la valutazione della qualità dell'aria ambiente ai sensi dell'art. 3 del decreto legislativo 13 agosto 2010, n. 155 - Revoca della D.G.R. n. 5290/07”, la nuova classificazione del territorio regionale per i principali inquinanti individua il Comune di Novate Milanese nell'Agglomerato di Milano caratterizzato da alta densità abitativa, alta densità di attività industriali e di traffico, che comportano concentrazioni elevate di PM10 e densità elevata di PM10, NOx e COV.

In Comune di Novate Milanese il parte degli inquinanti, contribuisce per la maggior parte di quelle di NO_x. Un'ulteriore fonte di inquinamento è l'emissione di quote significative di COV. La combustione industriale riveste

Fonti:

ARPA Lombardia, INEMAR,
Inventario Emissioni in Atmosfera
ARPA Lombardia, Rapporto sullo
Stato dell'Ambiente



Qualità dell'aria e zonizzazione del territorio

Nel territorio provinciale sono localizzate 24 stazioni fisse, 1 postazione mobile, 7 campionatori gravimetrici per la misura delle polveri e 2 campionatori sequenziali per gas. Sono operanti, inoltre, 13 postazioni private gestite da ARPA sulla base di convenzioni con le società proprietarie.

Non essendo presenti centraline di monitoraggio sul territorio di Novate Milanese, per la costruzione del quadro di riferimento della qualità dell'aria, si fa riferimento alle centraline di Cormano, Cinisello Balsamo e Arese.

Le tre stazioni di monitoraggio ricadono all'interno dell'Agglomerato di Milano, zona estremamente critica dal punto di vista della qualità dell'aria.

A livello locale gli inquinanti per i quali la situazione è maggiormente critica sono il PM10 e l'NO₂.

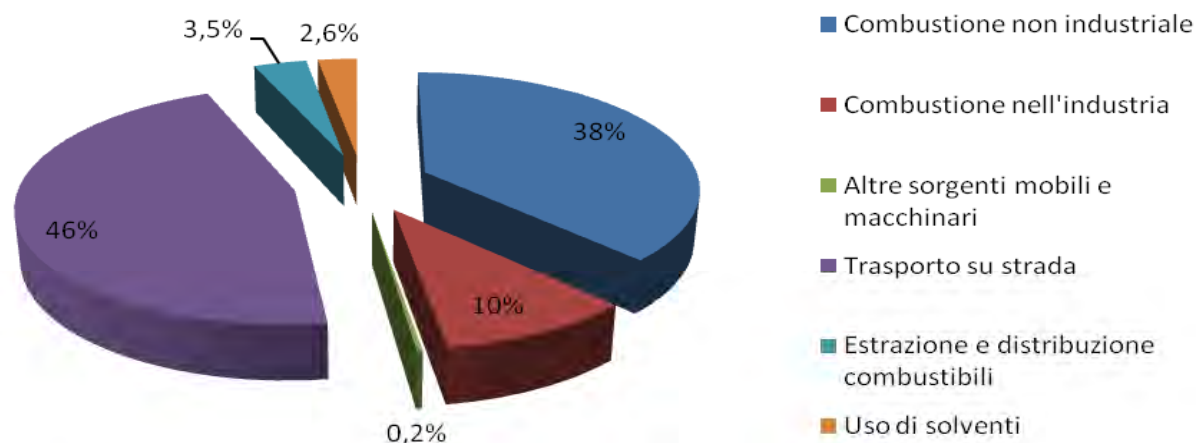
I dati relativi all'anno 2013 per il PM10, sembrano, comunque, confermare il trend di graduale riduzione delle concentrazioni medie di questo inquinante, che si sta registrando negli ultimi anni su tutto il bacino padano (circa 1 µg/m³ all'anno).

Per l'NO₂ si registrano valori medi annui leggermente superiori al limite fissato per la protezione della salute umana.

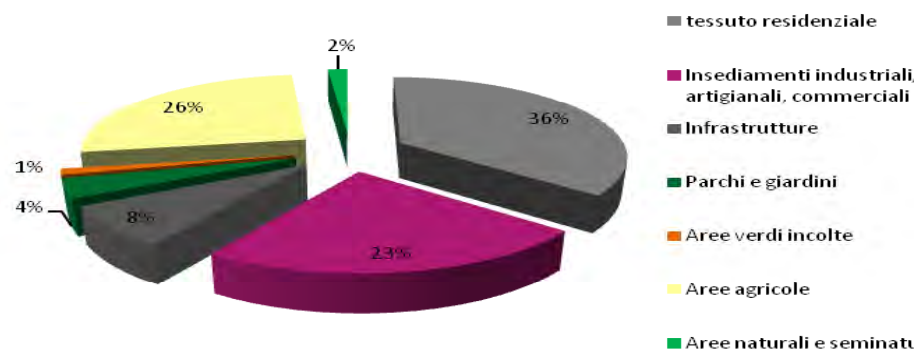
	SO ₂			NO ₂ - NO _x		
	MEDIA ANNUA (µg/m ³)	NUM. SUPERAMENTI MEDIA 1h > 350 (µg/m ³)	NUM. SUPERAMENTI MEDIA 24h > 125 (µg/m ³)	NO ₂ MEDIA ANNUA (µg/m ³)	NO ₂ N. ORE SUP MEDIA 1 H > 200 µg/m ³	NO _x MEDIA ANNUA (µg/m ³)
Arese				44	3	
Cinisello Balsamo				64	28	
Cormano	3	0	0	48	16	

	PM ₁₀		O ₃		
	MEDIA ANNUA (µg/m ³)	SUPERAMENTI MEDIA 24 H > 50 µg/m ³ (N)	MEDIA ANNUA (µg/m ³)	GIORNI CON ALMENO UN SUPERAMENTO SOGLIA INFORMAZIONE (N)	GIORNI CON ALMENO UN SUPERAMENTO SOGLIA D'ALLARME (N)
Arese	36	60	37	7	0
Cormano			40	17	0

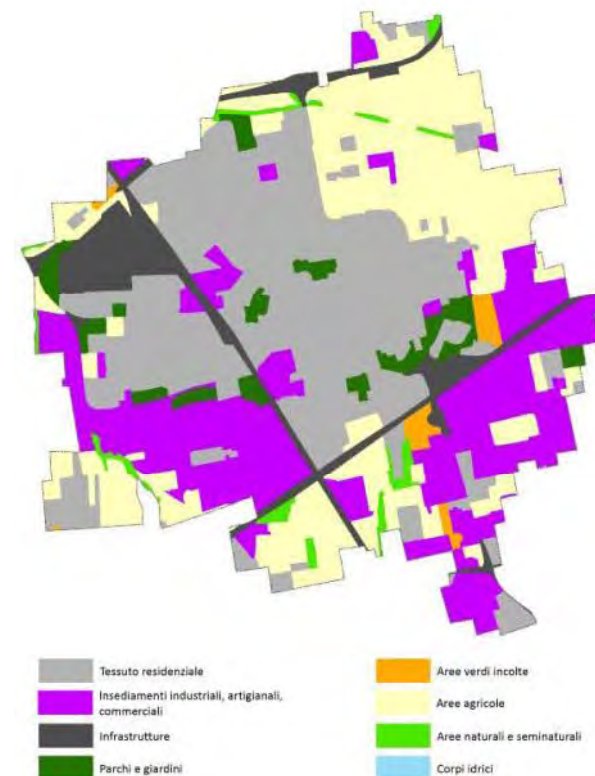
- Il contributo al fenomeno dell'effetto serra e, quindi, ai potenziali cambiamenti climatici, è legato all'emissione di gas serra, la cui quantità viene espressa in CO₂ equivalenti in termini di ton/anno.
- Disponibili i dati di emissione di CO₂eq all'anno 2010 (INEMAR - ARPA Lombardia), da cui è possibile ricavare il trend in atto.
- I settori di attività che maggiormente influiscono alle emissioni di CO₂eq risultano essere il trasporto su strada, la combustione industriale e le combustioni non industriali. Complessivamente generano circa il 94% dei gas climalteranti complessivi.



- ✓ Il territorio del Comune di Novate Milanese ha un'estensione di 549ha, con una superficie impermeabilizzata (costituita da tessuto residenziale, insediamenti industriali, artigianali e commerciali, servizi pubblici e privati, reti infrastrutturali) pari a 369 ha, per un rapporto fra aree impermeabili e aree permeabili (parchi e giardini, aree verdi incolte, aree agricole e aree naturali e seminaturali) pari a circa il 67%.
- ✓ La superficie agricola totale ammonta a 142ha, pari a circa il 26% del territorio comunale, mentre le aree boscate rappresentano solo il 2% del totale.
- ✓ Elaborazione su dati DUSAF 4.0

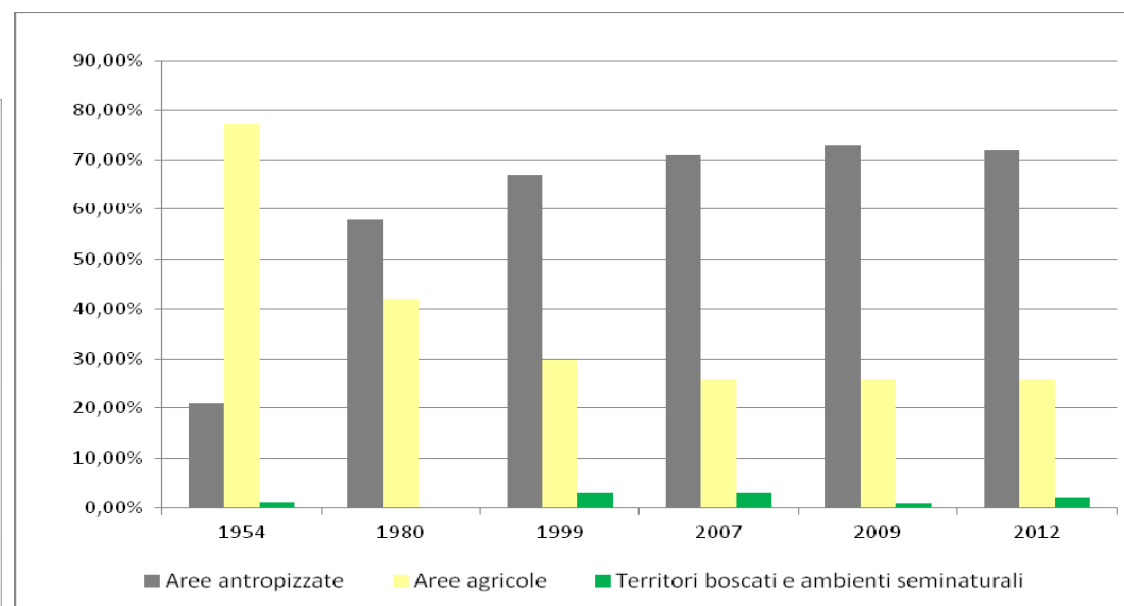


Descrizione classe	Codice primo livello	Area totale (ha)	Area totale (%)
Aree antropizzate	1	397,36	72%
Aree agricole	2	142,40	26%
Territori boscati e ambienti seminaturali	3	9,04	2%
Aree umide	4	0,00	0%
Corpi idrici	5	0,00	0%



- Crescita continua delle aree antropizzate fino al raggiungimento del 70%
- Conseguente diminuzione delle aree agricole
- Lieve incremento dei territori boscati e ambienti seminaturali
- Le superfici interessate da aree umide e corpi idrici risultano di fatto sempre trascurabili.

Descrizione classe	Codice primo livello	Area totale (ha)					
		1954	1980	1999	2007	2009	2012
Aree antropizzate	1	115,96	316,50	369,31	391,89	399,10	397,36
Aree agricole	2	423,61	232,30	167,20	144,62	141,32	142,40
Territori boscati e ambienti seminaturali	3	5,99	0,00	12,29	12,28	8,4	9,04
Aree umide	4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Corpi idrici	5	3,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

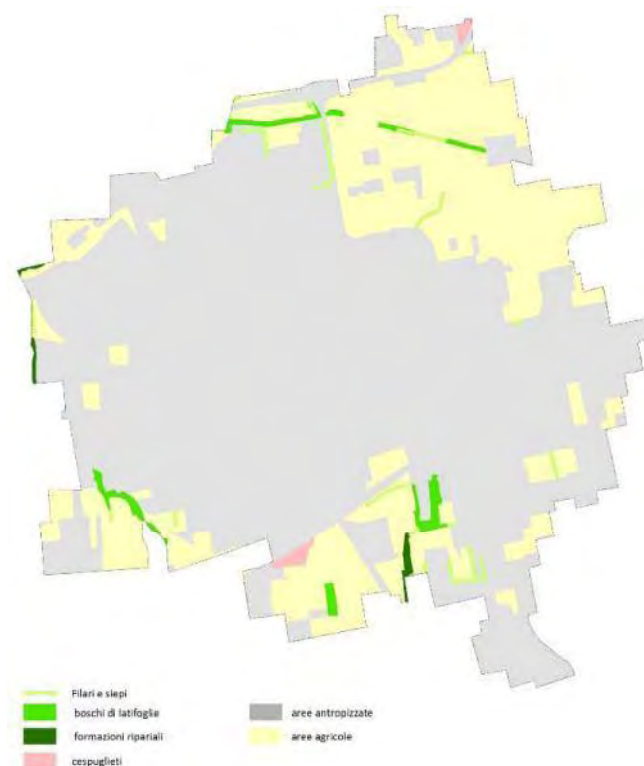


Parlare di ambiente naturale in un territorio come quello immediatamente a nord di Milano, altamente antropizzato e largamente costruito non è propriamente semplice.

Se, infatti, le aree naturali sono, generalmente, costituite da boschi, rimboschimenti, vegetazione riparia, cespuglieti e aree umide, all'interno del territorio di Novate Milanese sono presenti, ai sensi della classificazione DUSAF 4.0 riferito all'anno 2012, boschi di latifoglie a densità media e alta, formazioni ripariali e cespuglieti. Complessivamente tali superfici assommano a 9 ha, pari a circa il 2% del territorio comunale.

Descrizione	Superficie (ha)	Superficie (% sul totale comunale)	Superficie (% sul totale aree naturali)
Boschi di latifoglie	6,06	1,1	67,0%
Cespuglieti	1,60	0,3	17,8%
Formazioni ripariali	1,38	0,3	15,2%
Totale	9,04	1,7%	100,0%

All'interno di un ambito così fortemente urbanizzato assume particolare importanza il Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Balossa: 146 ettari, principalmente aree agricole che interessano oltre l'80% della sua superficie, alle quali si affianca una significativa presenza di incolti (10%), mentre la vegetazione naturaliforme di tipo boschivo copre solo una minima parte del PLIS (1%), coincidendo con la fascia boscata dislocata lungo i fontanili inattivi Nuovo e Novello.



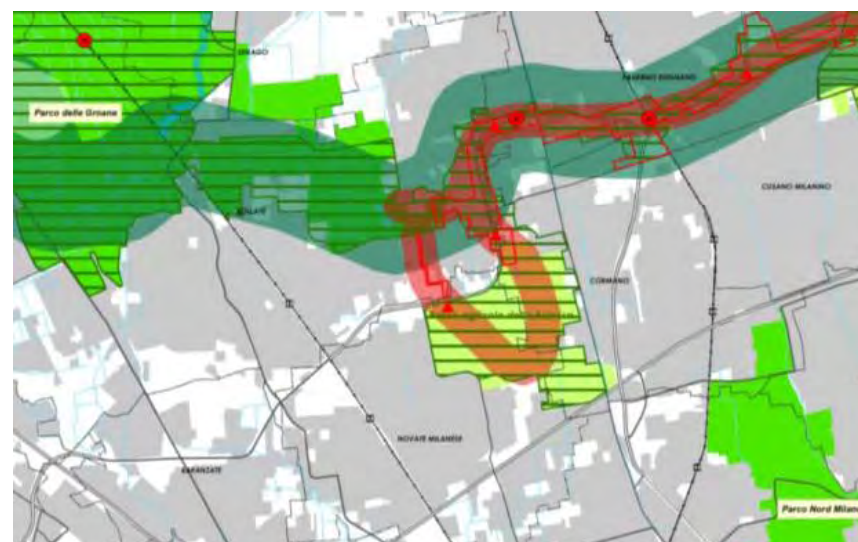
Sistema delle aree verdi protette e Rete Ecologica

Il PLIS è situato in una posizione strategica, in grado di garantire la continuità del sistema ecologico tra il Parco Nord Milano e il Parco delle Groane.

Il PLIS della Balossa si colloca, infatti, al centro di un più ampio sistema naturale presente a Nord di Milano, fondamentale per l'equilibrio ecologico di questa zona già altamente compromesso dall'estrema antropizzazione sviluppatasi negli anni.

Il Parco si pone lungo uno dei corridoi ecologici secondari della REP di collegamento tra il Parco delle Groane e il Parco della Valle del Lambro, che rappresenta uno dei più difficili collegamenti della rete ecologica provinciale, in quanto attraversa una delle zone a maggior urbanizzazione e pressione antropica dell'intero territorio.

Questa funzione fondamentale di connessione ecologica è sottolineata anche dalla presenza di un corridoio ecologico primario, individuato dalla Rete Ecologica Regionale.

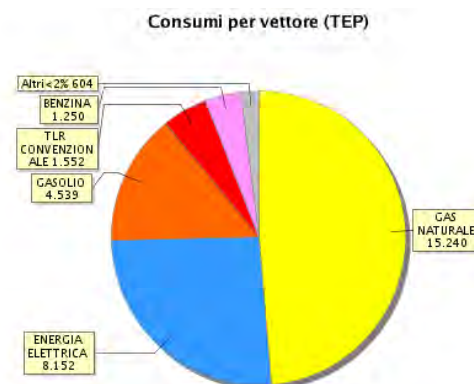
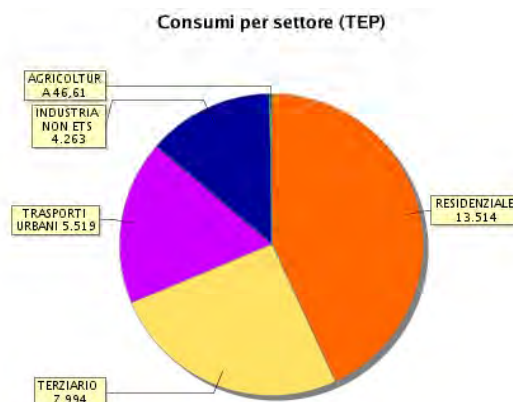


Il Sistema Informativo Regionale ENergia Ambiente (S.I.R.EN.A) è lo strumento con cui la Regione Lombardia fornisce informazioni aggiornate relative al sistema energetico regionale e provinciale, in termini di domanda, emissioni e politiche energetiche.

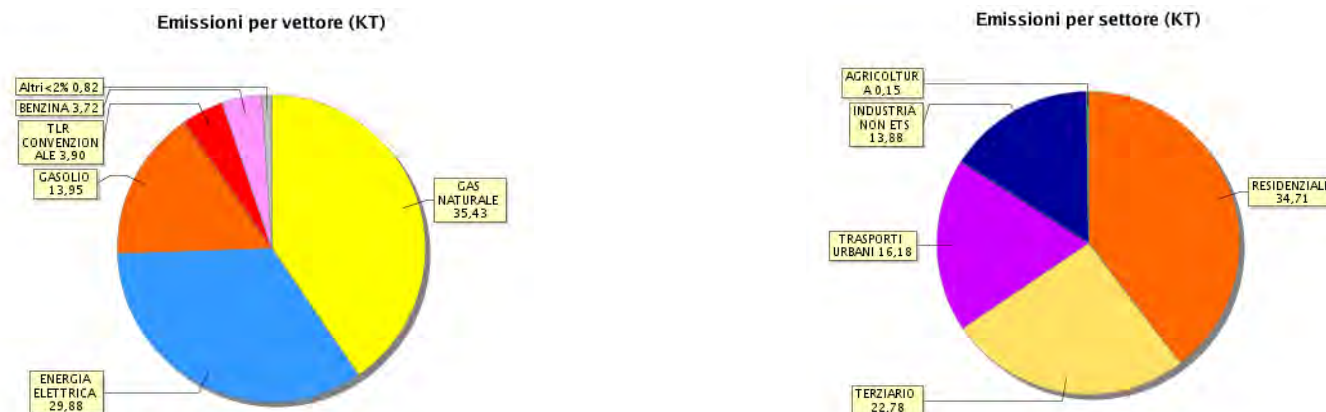
Le informazioni attualmente disponibili relative ai consumi energetici regionali si riferiscono all'anno 2010 e sono specificate per i diversi settori d'uso (residenziale, terziario, agricoltura, industria e trasporti) e per i diversi vettori impiegati (gas naturale, energia elettrica, gasolio, benzina, ecc.) con l'esclusione della produzione di energia elettrica.

Per il Comune di Novate si rileva che il 43,1% della domanda di energia è relativa al settore residenziale, seguito dal terziario (25,5%), dai trasporti urbani (17,6%) e dall'industria nonETS (13,6%); il settore dell'agricoltura ha consumi molto bassi.

Dal grafico a destra, appare subito evidente che il gas naturale è il vettore energetico più utilizzato (48,6%), seguito da energia elettrica (26%) e da gasolio (14,5%).



È possibile, inoltre, visualizzare nel Sistema Informativo Regionale ENergia Ambiente, il bilancio ambientale in termini di emissioni connesse agli usi e alla produzione energetica; vengono calcolate, a tale scopo, le emissioni di gas serra espresse come CO₂ equivalente.



I Consigli Comunali di Novate Milanese, Cormano e Baranzate hanno approvato, nel luglio 2012, il Piano di Azione per l'Energia Sostenibile (PAES), un documento programmatico che individua le azioni strategiche da intraprendere a livello comunale per ridurre le emissioni di CO₂ prodotte sul proprio territorio.

L'elaborazione del PAES costituisce il primo "tassello" di un percorso che, con l'adesione volontaria al "Patto dei Sindaci" (programma di iniziativa europea che stimola e impegna gli enti locali aderenti nella promozione di politiche di riduzione di almeno il 20% delle emissioni di CO₂ entro l'anno 2020), le tre Amministrazioni Comunali si sono impegnate a portare avanti sino al 2020.

I principali ambiti di intervento individuati dai PAES sono :

-  •ridurre i consumi energetici del patrimonio comunale, attraverso un Programma di riqualificazione energetica degli edifici di proprietà dei tre Comuni; il rinnovo ed efficientamento della rete di illuminazione pubblica e degli impianti semaforici;
-  •ridurre i consumi ed aumentare l'efficienza del comparto edilizio residenziale e terziario. Il Piano d'Azione prevede in particolare di promuovere e sostenere interventi privati finalizzati a:
 - la ristrutturazione energetica degli edifici esistenti;
 - lo svecchiamento degli impianti termici e la diffusione di caldaie a condensazione;
 - la diffusione di impianti solari termici per la produzione di acqua calda sanitaria;
 - l'efficientamento complessivo degli impianti e delle tecnologie che consumano energia elettrica;
 - la costruzione di nuovi edifici ad elevate prestazioni, attraverso l'introduzione di criteri di efficienza energetica negli strumenti di regolamentazione e pianificazione edilizia e urbanistica.Nel percorso di realizzazione del PAES, il Comune di Novate Milanese ha elaborato e approvato un Allegato Energetico al nuovo Regolamento Edilizio contenuto nel PGT, seguendo quanto fatto da Baranzate e Cormano;
-  •promuovere la mobilità urbana sostenibile, attraverso la diffusione della mobilità ciclopedonale e l'implementazione della rete di piste ciclabili in tutti tre Comuni;
-  •incrementare la produzione e l'uso delle energie rinnovabili, sia in ambito privato che pubblico;
-  •sensibilizzare i cittadini, i consumatori e le imprese sulla necessità e opportunità di adottare comportamenti energetici intelligenti.

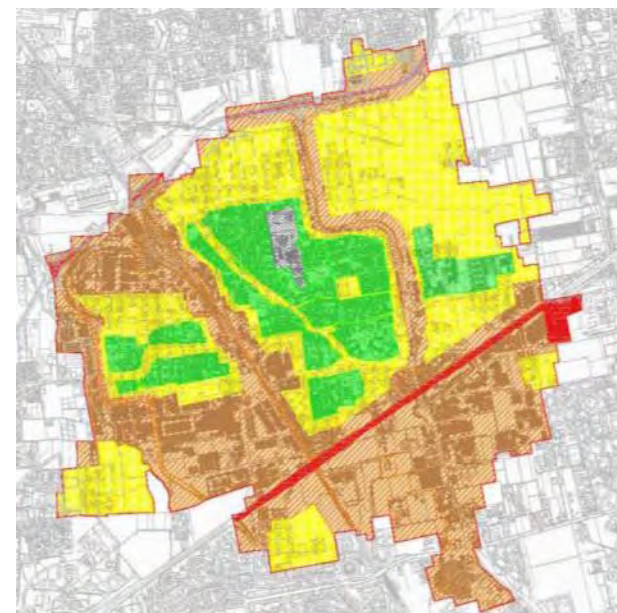
Il Comune di Novate Milanese ha approvato nel 2012 il Piano di Zonizzazione acustica del territorio comunale. Il PZA suddivide il territorio comunale in aree acusticamente omogenee per destinazione d'uso prevalente, nelle quali devono essere rispettati specifici limiti di “rumore” diurni e notturni, espressi in Db misurati. (DPCM 14/11/97).

Le aree residenziali sono distribuite dalla seconda alla terza classe acustica, in relazione alla loro vicinanza/lontananza da assi stradali caratterizzati da notevoli flussi veicolari.

Fra le aree maggiormente sensibili dal punto di vista acustico (scuole, ospedali, aree verdi protette) solo le scuole all'interno del comprensorio scolastico del Parco comunale Paolo Ghezzi sono state inserite in prima classe; gli altri edifici scolastici sono vicini a sorgenti di rumore (strade e linea ferroviaria), che non rendono possibile l'inserimento di tali aree in classe I.

Le principali fonti di inquinamento acustico rilevate nel Comune sono il traffico stradale e il traffico ferroviario, mentre non si registrano particolari sorgenti puntuali di rumore.

Classi di destinazione d'uso del territorio	Diurno dB(A)	Notturmo dB(A)
I - aree particolarmente protette	50	40
II - aree prevalentemente residenziali	55	45
III - aree di tipo misto	60	50
IV - aree di intensa attività umana	65	55
V - aree prevalentemente industriali	70	60
VI - aree esclusivamente industriali	70	70



Il Comune di Novate Milanese si colloca nel comparto nord dell'area urbana milanese e risulta attraversato da due importanti assi infrastrutturali con andamento trasversale:

- l'autostrada A4 Milano-Torino, nel suo tratto con funzione di tangenziale a nord del capoluogo, di semplice transito nel territorio di Novate;
- la SP46 Rho-Monza, che garantisce l'accessibilità al polo espositivo Fiera Milano di Rho e all'erigendo sito Expo 2015.

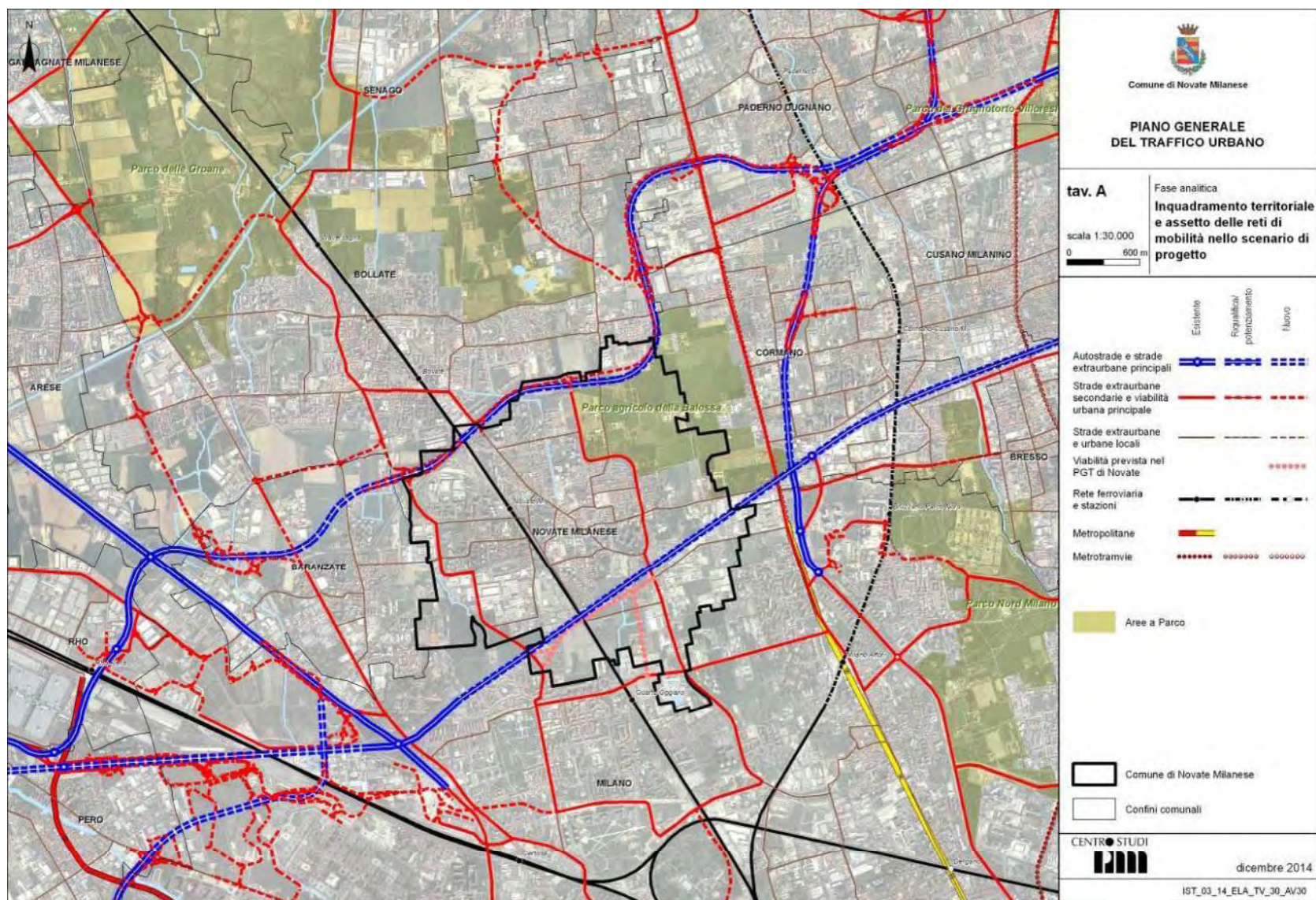
Tali direttrici mettono tra loro in comunicazione gli assi viari con andamento radiale: autostrada A8 dei Laghi, SPexSS233 Varesina, assi viari ad ovest e ad est dell'abitato di Novate Milanese (ossia gli itinerari di via F.lli Beltrami-via Gramsci-via Di Vittorio e di via Bovisasca-via Brodolini), SP44bis Comasina e SPexSS35 dei Giovi (superstrada Milano-Meda).

Il territorio di Novate Milanese è attraversato anche dalla linea delle FerrovieNord Milano-Saronno (instradata in Milano verso la stazione di Milano Cadorna o nel Passante), lungo la quale transitano i servizi Suburbani S1 Saronno-Milano Passante-Lodi e S3 Saronno-Milano Cadorna.

Infine, esternamente ad est del territorio comunale si colloca il capolinea Comasina della linea metropolitana milanese M3 (con relativo parcheggio di interscambio da 300 posti/auto, recentemente inaugurato), in corrispondenza del quale si attesta la linea tranviaria interurbana Milano-Limbrate, che transita lungo la SP44bis.

Nel comparto territoriale più prossimo al Comune di Novate Milanese sono in realizzazione numerosi interventi infrastrutturali che, a vario titolo, concorrono al rafforzamento dell'accessibilità al sito Expo 2015, ma i cui effetti consentiranno un più ampio miglioramento delle relazioni, prevalentemente in direzione trasversale, in tutto il settore a nord di Milano, garantendo un'adeguata risposta alla domanda di mobilità generata da un territorio densamente urbanizzato e industrializzato, dove le esigenze di spostamento risultano penalizzate, sia per le lunghe percorrenze, sia alla scala intercomunale, a causa dell'elevata congestione presente lungo l'autostrada A4 e della mancanza di un adeguato collegamento alternativo in direzione est-ovest.

- ➔ ✓ Riqualficazione potenziamento della SP46 Rho-Monza
- ➔ ✓ Realizzazione della quarta corsia dinamica lungo la tratta "urbana" della A4 a nord di Milano, tra gli svincoli di viale Certosa (interconnessione con la A8) e di Sesto San Giovanni.
- ➔ ✓ Indicazioni contenute nel vigente PGT in merito al riassetto del sistema infrastrutturale della mobilità, declinate nel Piano dei Servizi e subordinate all'attuazione di specifici interventi di trasformazione urbanistica di iniziativa privata: un nuovo asse stradale parallelo a via Bovisasca, esteso tra via Battisti e la viabilità urbana di Milano, finalizzato a garantire adeguata viabilità alle nuove previsioni insediative poste ad ovest della stessa via Bovisasca; la nuova viabilità di accesso e di distribuzione della "Città sociale", estesa tra via F.lli Beltrami e via Bovisasca, finalizzata a garantire un adeguato collegamento viabilistico tra l'ambito di trasformazione stesso e gli insediamenti di via Bovisasca.



Il vigente PGT di Novate Milanese riserva particolare importanza al tema della mobilità dolce, a cui è demandato anche il compito di migliorare la permeabilità del territorio rispetto alle infrastrutture che lo attraversano. Alcuni percorsi ciclabili sono oggi esistenti, sia nell'area urbana, quali percorsi protetti dal traffico veicolare per il collegamento tra i quartieri residenziali, sia nell'area del PLIS della Balossa, in questo caso con una funzione principalmente ludico-ricreativa, di collegamento anche con la rete ciclabile del Parco delle Groane.

Il PGT individua, inoltre (in particolare nel Piano dei Servizi), nuovi percorsi di interconnessione tra i luoghi che ad oggi non sono collegati, con attenzione prevalente alle connessioni tra i servizi pubblici esistenti (istruzione, sport, attrezzature, stazione ferroviaria, ecc.) ed i poli attrattori della città (esistenti o previsti), nelle parti sia ad est che ad ovest dalla ferrovia.

L'attuale offerta di trasporto pubblico per la città di Novate Milanese è costituita, oltre che dai già citati servizi ferroviari Suburbani Trenord S1 Saronno-Milano Passante-Lodi e S3 Saronno-Milano Cadorna, anche da:

- il servizio di trasporto pubblico su gomma della linea n. 89 Novate Milanese-Affori FN/M3 (gestita da ATM), che permette il collegamento diretto con la stazione ferroviaria di Novate e con la metropolitana M3 di Milano, in corrispondenza del capolinea di Comasina e della fermata di Affori;
- il servizio delle autolinee Interurbane Scuole Superiori gestito da Air Pullman (linea Z184 Novate-Bollate), di collegamento con l'ITCS di Bollate ed anch'esso con fermata in corrispondenza della stazione ferroviaria di Novate.

Secondo gli ultimi dati disponibili (2007), la percentuale di spostamenti pendolari con mezzo pubblico è pari al 27%, valore superiore al totale provinciale (22%), contro una percentuale di pendolari che utilizzano il mezzo privato pari al 73% (valore provinciale 78%). Tali valori sono antecedenti la realizzazione del prolungamento della metropolitana M3 fino a Comasina (entrato in esercizio a marzo del 2011) e dell'estensione del servizio Suburbano S1 fino a Lodi, pertanto è verosimile ritenere che, ad oggi, l'entità degli spostamenti pendolari con mezzo pubblico abbia subito un certo incremento.

Nell'ottica di una gestione più sostenibile del sistema della mobilità si segnala, infine, che, nelle immediate vicinanze della stazione ferroviaria di Novate (in via Diaz), è presente una postazione del [car-sharing "e-vai"](#), servizio di noleggio di auto elettriche o a basso consumo abbinato al servizio ferroviario.

Il Piano Urbano del traffico è uno strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, finalizzato a conseguire:



*il miglioramento della circolazione e della sicurezza stradale;
la riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico;
il contenimento dei consumi energetici.*



fa riferimento alle infrastrutture esistenti e ai progetti in fase di attuazione, rispetto ai quali individuare gli interventi di riorganizzazione dell'offerta e di orientamento della domanda.



Il PGTU necessita di aggiornamenti periodici sia per il monitoraggio dello stato di attuazione che per l'approfondimento particolareggiato di specifiche tematiche.

Gli obiettivi del Piano Generale del Traffico Urbano, da gerarchizzare in relazione agli specifici contesti territoriali, sono:

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

I contenuti del PUT vengono distinti su tre livelli di progettazione



1° livello

PGTU(Piano Generale del Traffico Urbano):
fornisce le linee generali e di indirizzo



2° livello

PP (Piani Particolareggiati):
progetti di massima per l'attuazione del PGTU.

ambiti territoriali più ristretti dell'intero centro abitato
(progettazione delle isole ambientali per specifici ambiti);
particolari tematiche (sosta, mobilità debole, ecc.).

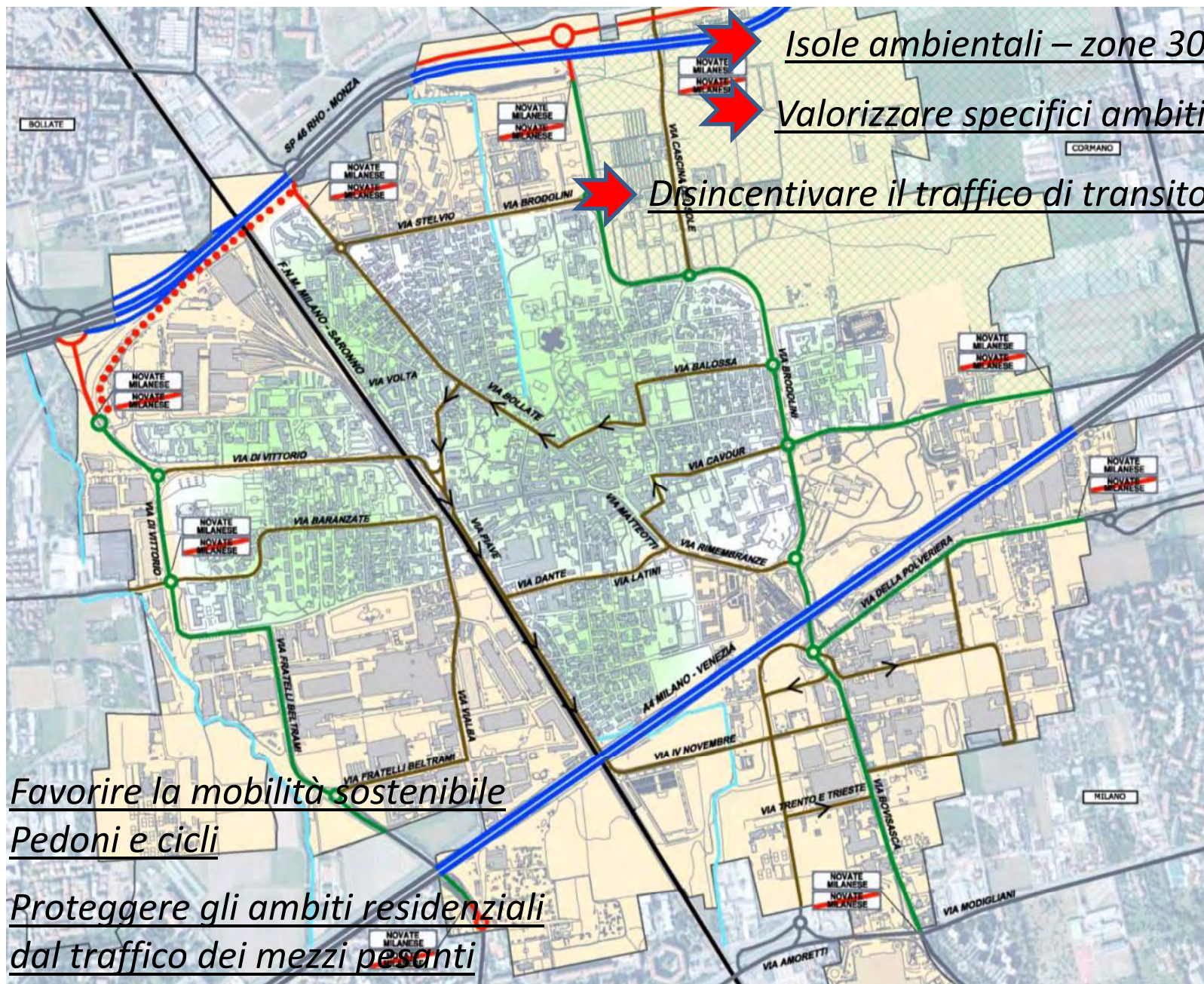


3° livello

PE (Piani Esecutivi):
progetti esecutivi dei Piani Particolareggiati del traffico urbano.

In particolare il PGTU di Novate Milanese si propone:

-  la realizzazione di ambiti a precedenza pedonale e di isole ambientali: aree con movimenti veicolari ridotti, interne alla maglia viaria comunale principale, finalizzate al recupero della vivibilità degli spazi urbani e incentivare la mobilità dolce;
-  la realizzazione di aree pedonali;
-  la realizzazione di percorsi ciclabili di connessione con i principali poli attrattori del comune (centri di vita dei quartieri, Comune, centri scolastici, parchi, aree di fruizione, fermata ferroviaria, ecc.) al fine di incentivare e mettere in sicurezza la mobilità dei pedoni e dei ciclisti e disincentivare di conseguenza l'uso dell'auto privata;
-  la riqualificazione e il miglioramento della mobilità in ambiti specifici: centro, Stelvio-Brodolini, Monte Grappa-Costa, Bollate-Volta, Piave-Portone, Di Vittorio-Baranzate-Fermi, Di Vittorio-Beltrami, Parini, Cascina di Sole-Sentiero del Dragone-Balossa, Polveriera-Bovisasca, ecc.;
-  la messa in sicurezza e il recupero di spazi stradali per la mobilità debole, la regolarizzazione di spazi per la sosta veicolare, con l'introduzione di sensi unici



Politica della Sosta - Principali Obiettivi



Nella aree centrali favorire la sosta di breve durata:
In adiacenza alle attività commerciali e ai servizi



Incentivare la sosta nei parcheggi in struttura rispetto alla superficie soprattutto
per la sosta di media-lunga durata



Disincentivare l'uso dell'auto per brevi spostamenti
incentivare una mobilità più sostenibile



Nell'ambito della fermata ferroviaria garantire un numero congruo di spazi di sosta
per i fruitori del servizio ferroviario proteggendo le vie residenziali circostanti

Grazie per l'attenzione