



**CITTÀ DI VIMERCATE**

Provincia di Monza e della Brianza

# PUMS

## Piano Urbano della Mobilità Sostenibile

delibera di Consiglio Comunale n. 62 del 24/10/2017

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

[ VAS ]

art. 6, co. 2, D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

D.C.R. n. 351/2007

Rapporto Ambientale

## Sintesi Non Tecnica

Città di Vimercate (MB)

**PUMS Piano Urbano della Mobilità Sostenibile**  
(DCC n. 62/2017)

**V.A.S. Valutazione Ambientale Strategica**

**Rapporto Ambientale [ Sintesi Non Tecnica ]**

**a cura di:**

**Autorità Procedente:**

Comune di Vimercate. Area governo del territorio e infrastrutture, arch. Massimiliano Lippi  
con la consulenza di N.Q.A. Nuova Qualità Ambientale Srl  
(redazione R. Vezzani)

**Autorità competente per la VAS:**

Comune di Vimercate. Segreteria, dott. Pietro San Martino

---

## Indice

1	INTRODUZIONE.....	2
1.1	Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) .....	2
1.2	La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) .....	4
2	SOGGETTI INTERESSATI AL PERCORSO DI VAS.....	6
3	CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI PUMS .....	8
4	VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLA PROPOSTA DI PUMS .....	15
5	CONTROLLO NEL TEMPO DEGLI EFFETTI DEL PUMS .....	20

---

## 1 INTRODUZIONE

### 1.1 Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto (D.M.) del 4 agosto 2017 ha definito le linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del Decreto legislativo n. 257 del 16/12/2016. Nonostante il D.M. 4 agosto 2017 non preveda l'obbligo di redazione ed adozione dei PUMS per i comuni con una popolazione inferiore ai 100 mila abitanti, l'Amministrazione della Città di Vimercate riconosce la condizione straordinaria del contesto in cui la città è inserita.

Vimercate, Città principale del "Vimercatese", rappresenta un importante polo attrattore della mobilità per studio e lavoro per i comuni limitrofi, con importanti conseguenze sul traffico locale e la vivibilità cittadina. In secondo luogo, il territorio sarà, nei prossimi anni, luogo di importanti trasformazioni sia di interesse strategico regionale e nazionale (come il potenziale prolungamento del capolinea della MM2 di Milano, l'attraversamento della Autostrada Pedemontana e la realizzazione della Gronda Est) sia di interesse locale (soprattutto in termini di sviluppi urbanistici) che, nell'insieme, cambieranno profondamente il volto della città. Inoltre, la città deve fare i conti con urgenti criticità legate alla congestione, la sicurezza stradale, l'efficienza del trasporto pubblico locale ed extraurbano, il soddisfacimento di esigenze eterogenee di accessibilità, nonché la questione della vivibilità e fruibilità degli spazi pubblici da parte di tutti.

Vimercate è poi interessata da sviluppi autonomi quali l'invecchiamento della popolazione, la trasformazione dell'economia, la riduzione della capacità di spesa degli enti e la necessità di dover competere su una economia sempre più liberale nonché il cambiamento del clima, che rappresenta una delle principali

sfide del XXI secolo. Un contesto complesso ed incerto con sfide su scale diverse che necessitano di essere inquadrare per poter costruire quella che è la visione della Città di Vimercate nel medio-lungo periodo tenendo conto dell'interesse di tutti cittadini.

Il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile rappresenta, pertanto, un utile strumento per poter programmare in modo organico ed oculato interventi di mobilità secondo una logica di bilanciamento e conciliazione di obiettivi di sostenibilità sociale, economica ed ambientale.

Il PUMS pone al centro le persone e la soddisfazione delle loro esigenze di mobilità, seguendo un approccio trasparente e partecipativo che prevede il coinvolgimento attivo dei cittadini e di altri portatori di interesse fin dall'inizio del suo processo di definizione. Con il PUMS si opera un passaggio fondamentale dalla pianificazione dei trasporti alla mobilità sostenibile, in quanto si supera l'approccio *ex post* che vedeva il traffico come elemento critico su cui operare, a favore della valutazione delle esigenze di spostamento delle persone e della relativa offerta di modalità di spostamento sostenibile.

Gli attuali strumenti di pianificazione in ambito urbano previsti a livello europeo, nazionale e regionale, quali il Piano Urbano del Traffico, il Piano Urbano della Mobilità (PUM) e il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) devono essere integrati e coordinati sia tra di loro, sia con gli strumenti di pianificazione urbanistica e con i programmi settoriali adottati in particolare per l'energia e l'ambiente (ad esempio il PAES, Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile), al fine di realizzare obiettivi di larga scala sociali, ambientali, economici, energetici, urbanistici, culturali, di qualità della vita dei cittadini, sia di medio che di lungo periodo.

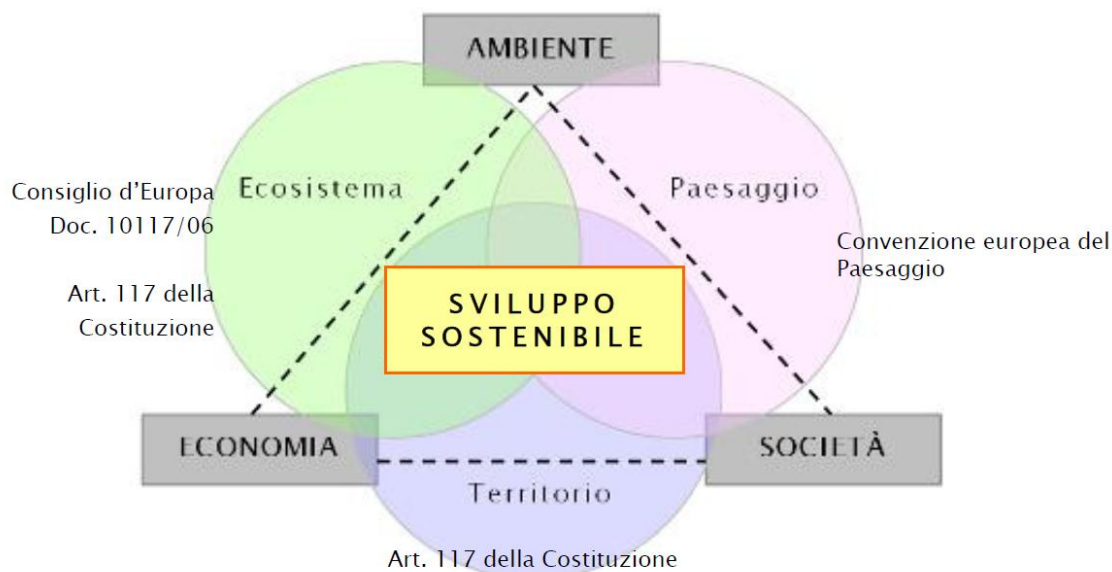
In relazione a tutto quanto sopra evidenziato, il Consiglio Comunale di Vimercate con Deliberazione n. 62 del 24/10/2017 ha dato avvio al procedimento di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, con la finalità di promuovere una nuova cultura di mobilità urbana e di rendere la città maggiormente accessibile, vivibile, sostenibile ed economicamente attraente.

## 1.2 La Valutazione Ambientale Strategica (VAS)

La Valutazione Ambientale Strategica (VAS) è un percorso di valutazione ambientale previsto dalla Direttiva europea n. 42 del 2001 (e recepito a livello regionale con Legge Regionale n. 12 del 2005), che affianca un piano, aiutandolo a prendere scelte strategiche per uno sviluppo sostenibile.

Le valutazioni per la VAS assumono come criterio primario lo sviluppo sostenibile, ovvero: “...uno sviluppo che garantisce i bisogni delle generazioni attuali senza compromettere la possibilità che le generazioni future riescano a soddisfare i propri” (Rapporto Bruntland, 1987), ove uno dei presupposti della nozione di sostenibilità è l'integrazione della questione ambientale all'interno delle politiche settoriali e generali e dei relativi processi decisionali.

Figura 1.1 – I sistemi di riferimento per lo sviluppo sostenibile



Solo tramite un'effettiva interrelazione tra le diverse dimensioni (sociale-culturale, economico, fisico-ambientale) che compongono un dato territorio è possibile perseguire obiettivi di sostenibilità, ricercando un'esplicita e programmata coevoluzione tra sviluppo economico e sociale, trasformazioni territoriali e uso delle risorse ambientali.

La predominanza di un sistema sugli altri porta a disequilibri complessivi.

Affinché la VAS possa realmente influenzare e intervenire sugli aspetti decisionali e sulle scelte è fondamentale, però, che sia realizzata di pari passo con l'elaborazione del piano, accompagnandone ed integrandone il processo di formazione ed il relativo percorso decisionale.

Nel processo valutativo devono essere considerati i valori, le sensibilità e le criticità dell'ambiente, nonché le identità dei luoghi coinvolti dal piano.

La VAS deve individuare e valutare, altresì, i possibili effetti sull'ambiente e definire le misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi potenzialmente indotti dall'attuazione del piano.

L'associazione del percorso di VAS al processo decisionale del PUMS è previsto a livello nazionale dal Decreto legislativo n. 152/2006 e dal già citato D.M. 4 agosto 2017.

Con Deliberazione n. 62/2017 il Consiglio comunale di Vimercate ha avviato non solo, quindi, la procedura di approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ma anche il procedimento di VAS.

Il procedimento di VAS ha svolto in data 08/04/2019 la prima seduta di Conferenza di Valutazione, finalizzata a condividere la definizione dell'ambito di potenziale influenza (definito *Scoping*) del PUMS con gli enti territorialmente interessati ed i soggetti competenti in materia ambientale coinvolti nel procedimento.

Conclusa la fase di orientamento ambientale, è stato, pertanto, presentato il documento tecnico denominato "Rapporto Ambientale", previsto dalla normativa vigente in materia di VAS al fine di analizzare i potenziali effetti attesi sull'ambiente dalla proposta di Piano, definendo, ove necessario, le misure per ridurre e/o evitare l'introduzione di criticità ambientali nella successiva fase attuativa.

Il presente elaborato rappresenta, come richiesto dai riferimenti della VAS, il documento di **Sintesi Non Tecnica** del Rapporto Ambientale.

## 2 SOGGETTI INTERESSATI AL PERCORSO DI VAS

Per il presente procedimento di VAS sono stati individuati i seguenti soggetti da coinvolgere nel percorso di valutazione ambientale del PUMS:

- Enti territorialmente interessati:
  - Autorità di bacino distrettuale del Fiume Po;
  - Regione Lombardia. D.G. Territorio e Urbanistica, D.G. Agricoltura, D.G. Qualità dell’Ambiente, D.G. Infrastrutture e Mobilità;
  - Provincia di Monza e Brianza;
  - Comuni confinanti: Agrate Brianza, Arcore, Bellusco, Bernareggio, Burago di Molgora, Carnate, Concorezzo, Ornago, Sulbiate e Usmate Velate;
- Soggetti competenti in materia ambientale:
  - Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
  - Soprintendenza archeologica delle belle arti e del paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese;
  - ARPA Lombardia. Dipartimento di Monza e Brianza;
  - A.T.S. Brianza;
  - P.A.N.E. (Parco Agricolo Nord Est).

Nell'ambito degli incontri pubblici sono previste iniziative di informazione/partecipazione del Pubblico con il coinvolgimenti di:

- Gestori delle reti (elettrica, gas, ecc.);
- Brianza Acque;
- Metropolitana Milanese S.p.A.;
- C.E.M. Ambiente S.P.A.;
- Consorzio Est Ticino Villoresi;
- Milano Serravalle S.p.A.;
- Società Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.;
- R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana;
- Carabinieri;
- Protezione civile;
- Vigili del Fuoco;
- Associazione dei coltivatori, degli artigiani, degli industriali e dei commercianti;



- Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale;
- Commissione territorio;
- Consulte di quartiere;
- Parrocchie di Vimercate;
- i cittadini.

A seguito della fase di *Scoping*, su indicazione della Provincia di Monza e Brianza, è coinvolta anche l'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di bacino di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia, cui sono state trasferite le competenze in materia di TPL precedentemente in capo a Provincia, in attuazione dei dettami della LR n. 6/2012.

### 3 CONTENUTI DELLA PROPOSTA DI PUMS

Il Consiglio comunale della Città di Vimercate con Deliberazione n. 62 del 24/10/2017 ed in linea con i più recenti indirizzi dell'Unione Europea e nazionali ha avviato l'iter di approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile con l'obiettivo generale di favorire uno sviluppo bilanciato del trasporto secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica, attraverso la formulazione di strategie da attuarsi in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

L'ambizione è quella di promuovere una nuova cultura di mobilità urbana al fine di rendere la città maggiormente accessibile, vivibile, sostenibile ed economicamente attraente.

Il lavoro svolto per la definizione del PUMS è frutto di una partecipazione ampia che ha visto coinvolta la cittadinanza, gli uffici tecnici comunali ed una serie di attori del territorio interessati ai temi della mobilità.

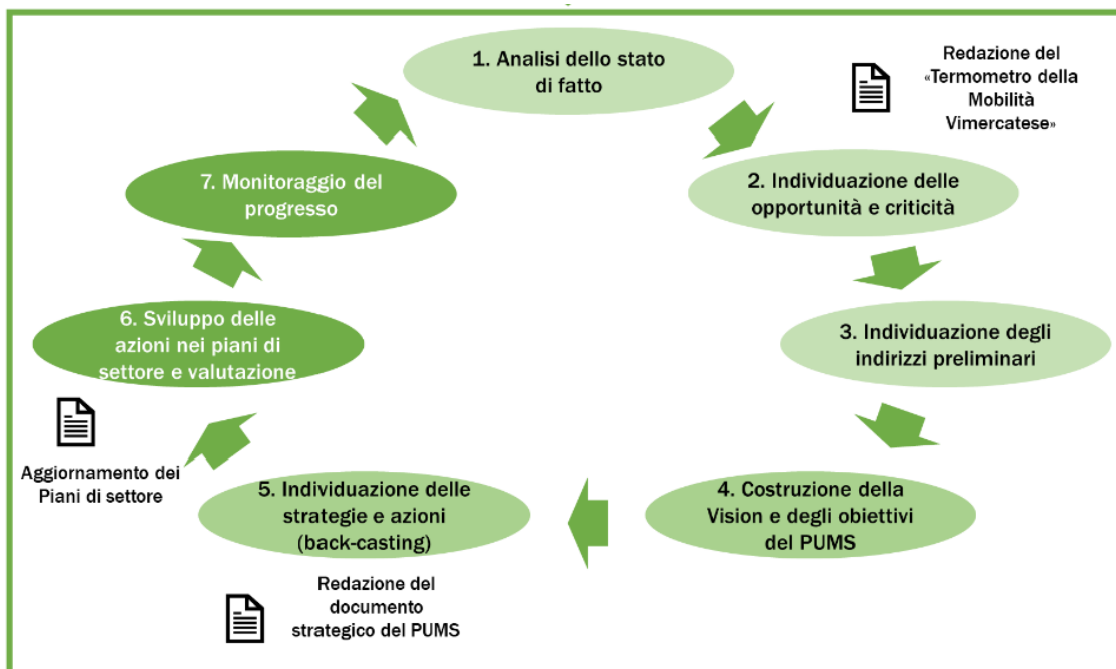
Il PUMS, partendo dall'indagine conoscitiva sviluppata nella fase iniziale del percorso di definizione del Piano, definisce la visione e le strategie del sistema di mobilità di Vimercate con orizzonte temporale al 2030, attraverso il "Documento strategico".

L'impostazione assunta per il PUMS vede l'evidenziazione delle linee d'indirizzo e l'individuazione delle principali strategie per ambito d'intervento che saranno studiate e sviluppate successivamente all'approvazione del PUMS in specifici piani di settore.

La finalità della proposta di PUMS è pertanto quella di fornire un orientamento generale a tutti i principali piani di settore che saranno sviluppati in attuazione, individuando per essi le azioni principali, nonché offrire abachi di riferimento utili per l'implementazione delle misure.

Nella figura seguente è illustrata la struttura metodologica-organizzativa della proposta del PUMS e degli atti e fasi attuative ad esso connessi.

Figura 3.1 – Approccio metodologico per la definizione del PUMS



In seguito all'individuazione degli indirizzi preliminari sono stati realizzati dei tavoli di confronto con gli attori locali per far emergere desideri ed ambizioni utili ad orientare la visione di Vimercate nell'orizzonte 2030. In tale fase è stata effettuata un'operazione di "*back-casting*", ossia di tracciamento dei possibili percorsi per raggiungere la visione di Piano. Tale operazione ha permesso l'individuazione degli obiettivi e dei *target*, e la concretizzazione delle strategie di intervento, il tutto in un processo di costante confronto e mediazione tra le parti.

Concluso l'iter di approvazione del PUMS, il Piano sarà seguito dalla redazione dei Piani di settore specifici, che dettaglieranno e definiranno gli interventi e le varianti, valutandone l'efficacia, gli impatti e i costi specifici, ed utilizzando un unico modello di monitoraggio stabilito nel PUMS.

In qualità di documento di indirizzo e nell'ottica di garantire la massima adattabilità e flessibilità nel tempo rispetto alle evoluzioni sociopolitiche ed ambientali, ma anche con l'ambizione di un ampio consenso sulla direzione da intraprendere, il PUMS non entra nel merito specifico degli interventi, ma si limita a tracciare le strategie generali.

Come indicato dal PUMS, tale "Agenda 2030" vuole essere una visione e come tale non chiude la discussione sulle politiche di mobilità Vimercatesi, ma la apre, supportando la definizione dei temi.

Nella proposta di PUMS, pertanto, sono:

- sintetizzate le risultanze del quadro conoscitivo incluse criticità ed opportunità;
- sintetizzate le risultanze del processo partecipativo e dei tavoli di lavoro;
- specificati i contenuti della Visione di Vimercate al 2030;
- individuate le azioni di indirizzo per i piani di settore suddivise in azioni di breve, medio, lungo termine;
- definiti gli indicatori di risultato.

Il PUMS mira a riequilibrare la domanda di mobilità focalizzandosi sul bilanciamento tra efficienza, accessibilità, sostenibilità ambientale, qualità della vita e sicurezza.

A tal fine sono individuati quattro macro-obiettivi:

- efficienza del sistema di mobilità: l'Amministrazione vuole partire innanzitutto dal migliorare l'efficienza del sistema di mobilità intesa sia in termini di circolazione (di tutte le modalità di trasporto) che di sostenibilità finanziaria al fine di ottimizzare la spesa pubblica e garantire ottimi livelli di accessibilità;
- sicurezza della circolazione: una circolazione sicura è una delle condizioni di base per una città vivibile ed inclusiva; l'Amministrazione ambisce a garantire elevate condizioni di sicurezza della circolazione e una interazione sicura tra utenti e mezzi attraverso politiche di riorganizzazione e rifunzionalizzazione degli spazi urbani; l'ambizione è quella di ridurre allo zero il numero di morti e diminuire sensibilmente il numero di incidenti, inclusi i costi sociali annessi;
- salute pubblica: promuovere stili di vita attivi (a piedi e in bicicletta), vuol dire una popolazione più sana, che vive più a lungo, più felice, più produttiva e che costa meno al sistema sanitario; scegliere di spostarsi in maniera "attiva" invece che in maniera "passiva", vuol dire anche meno inquinamento, meno congestione e meno uso del suolo pubblico;

- sostenibilità (energetica-ambientale): obiettivo da raggiungere promuovendo una mobilità a basse emissioni, che produce minore rumore e richiede un minor dispendio di energia al fine di ridurre la pressione sugli ecosistemi e l'ambiente circostante.

Attraverso il bilanciamento tra questi obiettivi, in particolare attraverso il bilanciamento dell'accessibilità al territorio, il PUMS vuole contribuire direttamente e indirettamente ad una città attrattiva dal punto di vista socio-economico.

A tali macro-obiettivi sono associati i seguenti obiettivi specifici.

Tabella 3.1 - Obiettivi specifici associati ai macro-obiettivi di Piano

Macro-obiettivi	Obiettivi specifici
Accessibilità ed efficienza	1a. Garantire una circolazione efficiente sulle reti di forza di tutte le modalità di trasporto.
	1b. Migliorare l'inclusione sociale
	1c. Migliorare la gestione della consegna merci in città
	1d. Efficientare il servizio di TPL urbano
Sicurezza	2a. Riduzione dell'incidentalità stradale
	2b. Diminuzione generale del numero di morti e feriti
	2c. Diminuzione sensibile dei costi sociali degli incidenti
	2d. Diminuzione sensibile degli incidenti con morti e feriti tra gli utenti deboli
Salute	3a. Aumento della quota di spostamenti a piedi per le brevi distanze
	3b. Aumento della quota di spostamenti in bicicletta per le brevi distanze
	3c. Favorire la riduzione della quota di polveri sottili derivanti dal trasporto su strada
	3d. Ridurre la popolazione esposta ad alti livelli di inquinamento acustico derivanti dal trasporto
Sostenibilità (energetica-ambientale)	4a. Ridurre il numero di spostamenti brevi con veicoli motorizzati tradizionali
	4b. Aumentare la quota di spostamenti in TPL (urbano - extraurbano)
	4c. Aumentare la quota di spostamenti in mezzi condivisi
	4d. Favorire la riduzione della quota di CO2 prodotta dal trasporto su strada

Come indicato dal Documento strategico del PUMS il termine accessibilità indica, nella sua connotazione più diffusa, *“la facoltà di accedere ad un luogo o una risorsa. Un luogo accessibile sarà dunque un luogo prospero e vitale, poiché punto d’incontro tra domanda e offerta di beni e servizi. Tuttavia, politiche scarsamente attente a bilanciare l’accessibilità possono rappresentare il principale fattore di esclusione sociale, impoverimento economico, inattività fisica, inquinamento e devastazione delle risorse naturali”*.

La città di Vimercate mira, pertanto, a garantire un’accessibilità elevata al territorio e ai suoi poli attrattori, purché tale accessibilità non sia in contraddizione e contrasto con gli obiettivi definiti dal PUMS relativi al miglioramento della salute, sicurezza, attrattività e sostenibilità ambientale.

Il raggiungimento degli obiettivi fissati e la necessità di mettere al centro la persona e le sue esigenze in un sistema complesso come la mobilità, richiede la definizione di una chiara strategia per l’accessibilità sostenibile.

Per consentire un approccio integrato e omogeneo, ma anche intuitivo e facilmente comunicabile al pubblico, l’approccio del Piano è stato suddiviso in n. 5 strategie trasversali: infrastruttura, comportamento, tecnologia, sperimentazione, governo.

Le cinque Strategie che costituiscono la struttura portante del PUMS sono nel seguito descritte:

### **1. Spazio multifunzionale**

L’obiettivo di questa strategia è quello di regolare l’accessibilità e creare uno sviluppo integrato e coerente degli spazi urbani, che metta sullo stesso piano tutte le modalità di spostamento (Famiglie di veicoli<sup>1</sup>), tenendo conto delle esigenze e dell’interazione tra utenti e promuovendo un riequilibrio modale, l’eliminazione delle barriere, il miglioramento della sicurezza e indirettamente rendendo la città più attrattiva, bella, pulita e più equa.

### **2. Cultura di mobilità sostenibile**

La promozione e l’incentivo della mobilità passa anche e soprattutto dallo stimolo dei comportamenti virtuosi attraverso la creazione di una cultura di mobilità. Questo avviene per mezzo dell’educazione, la

---

<sup>1</sup> "Famiglie di veicoli" considerate dal PUMS:

A Pedoni, B Velocipedi e similari, C Ciclomotori e motoveicoli, D Autoveicoli, E Veicoli pesanti.

sensibilizzazione, il cambio della percezione degli attori locali e l'incentivo di buone pratiche. Agire sui comportamenti rappresenta la creazione di una "infrastruttura sociale".

### 3. Monitoraggio integrato

Politiche di mobilità efficaci hanno bisogno di informazioni e *feedback* costanti sullo stato di salute del sistema di mobilità, di un "termometro", per così dire. L'obiettivo di questa strategia è quello di sviluppare un sistema integrato di monitoraggio che sia in grado di informare in maniera efficace e semplice gli uffici tecnici e i decisori politici.

### 4. Laboratorio di innovazione

Il sistema di mobilità in quanto aperto è difficile da controllare in tutte le sue variabili. Informazione e modelli del traffico da soli non sono in grado di fornire tutte le risposte, soprattutto quando si parla di integrare gli effetti del cambio di abitudini. Inoltre, le scelte dei decisori sono spesso ostacolate da paure sull'incertezza degli effetti. Il metodo migliore per agire in maniera *low cost* e testare efficacemente i possibili risultati è di agire con la sperimentazione. Sperimentare rappresenta anche un modo per migliorare le conoscenze sul sistema di mobilità.

### 5. Lavorare insieme

I problemi si risolvono lavorando insieme e coinvolgendo tutti gli attori rilevanti a livello territoriale e sovralocale. Inoltre, problemi complessi non necessariamente richiedono soluzioni complesse. A volte è semplicemente necessaria una buona analisi del problema operata con una prospettiva diversa. Per questo è altresì importante vedere la collaborazione come un'occasione per mettere insieme persone con competenze e *background* diversi. Infine, le politiche hanno successo quando condivise e fatte capire al pubblico.

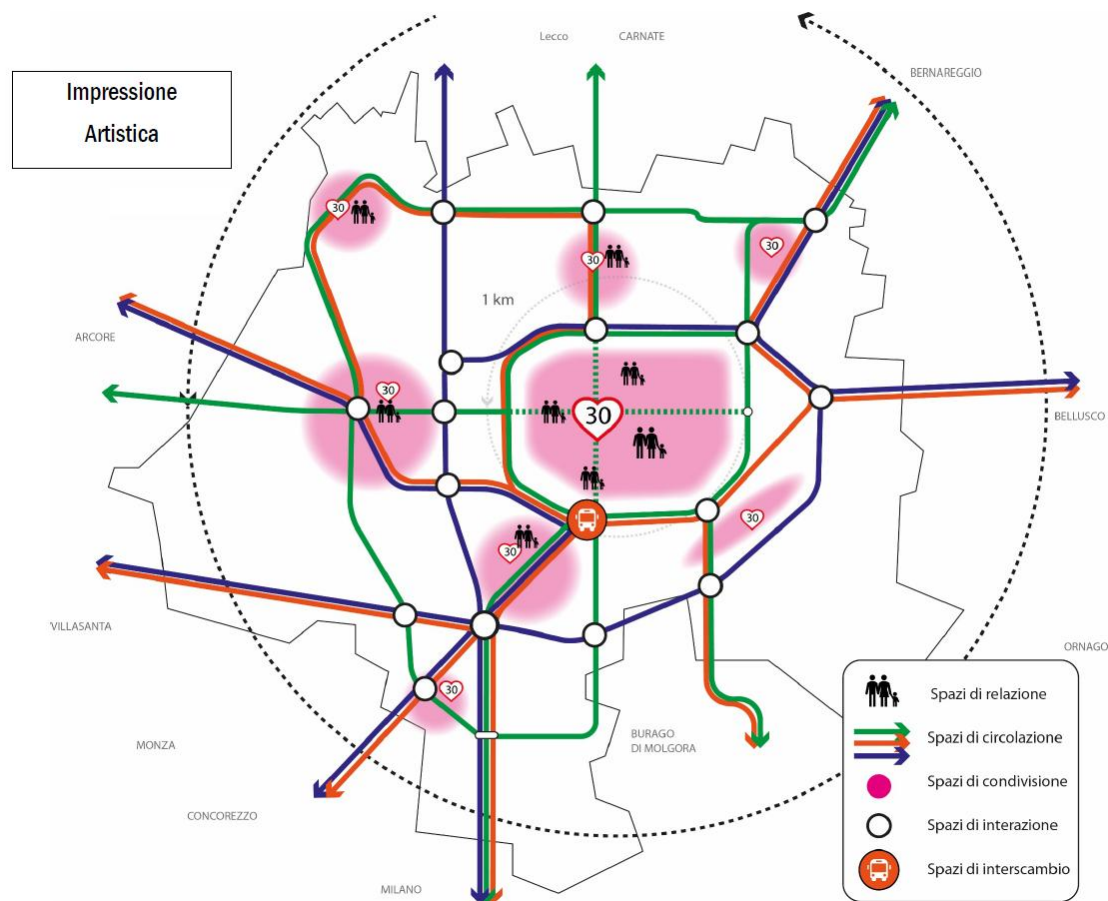
La strategia più articolata, in quanto riferita ad azioni dirette e strutturali sul territorio è la Strategia "Spazio multifunzionale".

Lo Spazio multifunzionale osserva in maniera integrata tutte le modalità e la loro interazione. Sono individuate, in particolare, cinque componenti fondamentali:

- Spazio di Relazione, ossia spazi in cui si privilegiano le relazioni sociali rispetto al deflusso;

- Spazio di Condivisione, ossia spazi destinati alla fruizione condivisa tra persone, usi del suolo e mezzi di trasporto;
- Spazio di Circolazione, ossia spazi destinati alla circolazione fluida e sicura del traffico (pedonale, veicolare, ciclistico, ecc.), in cui si privilegia il deflusso rispetto all'interazione;
- Spazio di Interazione, ossia luoghi di convergenza ed interazione degli spazi di circolazione;
- Spazio di Interscambio: ossia spazi destinati all'interscambio tra persone e mezzi di trasporto.

Figura 3.2 – Schema integrato delle componenti dello Spazio multifunzionale di PUMS





## 4 VALUTAZIONE AMBIENTALE DELLA PROPOSTA DI PUMS

Il percorso di definizione della strategia complessiva di Piano è stato condiviso ampiamente con tutti i soggetti interessati.

Tra il 2017 e il 2018, anche in occasione della revisione del Piano di Governo del Territorio (PGT), le occasioni di partecipazione sono state molteplici. Queste hanno permesso di far emergere numerose istanze da parte dei cittadini e portatori d'interesse locali.

Il processo del nuovo PGT ha dato luogo a importanti e partecipati momenti di confronto con la popolazione di Vimercate, durante i quali sono emersi temi di rilievo per il PUMS. In particolare, il Tavolo 2: "Muoversi e Lavorare" ha affrontato i seguenti argomenti:

- viabilità del centro storico e ZTL;
- mobilità sostenibile ed integrata;
- mobilità ciclistica;
- adeguamento della rete stradale e viabilistica;
- rifunzionalizzare le aree industriali;
- commercio di vicinato e nuove tipologie produttive.

Dal confronto con i soggetti interessati, sono emerse le seguenti necessità:

- migliorare la gestione della sosta attraverso la realizzazione di una corona di parcheggi attorno al centro storico e una riorganizzazione della sosta del centro storico;
- maggiore flessibilità negli orari di carico e scarico per le attività commerciali;
- sostenere il commercio locale attraverso una riqualificazione degli spazi pubblici, l'organizzazione di eventi e manifestazioni, la realizzazione di punti informativi nella città;
- ottimizzare la viabilità est-ovest di attraversamento del centro storico;
- riduzione degli autoveicoli dal ponte di San Rocco e potenziamento del Trasporto Pubblico Locale con una maggiore integrazione tra questo ed il servizio di trasporto extraurbano, pedibus e bicibus;
- possibilità di introdurre sistemi di mobilità condivisa: car sharing e bike sharing;
- incrementare l'offerta di piste ciclabili e progettare un anello ciclabile lungo l'anello del centro storico;

- migliorare le connessioni ciclabili risolvendo punti scarsamente sicuri;
- redazione di un biciplan / bicipolitana con un programma di manutenzione a lungo termine;
- migliorare la cura e l'ampiezza dei marciapiedi attraverso un nuovo ridisegno degli spazi stradali;
- estensione di zone 30 km/h su tutto l'ambito residenziale;
- pensare la città a misura di persone dandone maggiore spazio.

Secondo la relazione del PGT, i partecipanti hanno espresso un forte consenso sulla necessità di agire sul tema bicicletta.

Il tema mobilità è stato inoltre trasversale anche per gli altri tavoli di partecipazione del PGT.

Il processo partecipativo del PUMS è partito dalle risultanze del processo del PGT e approfondito le tematiche emerse dal primo, creando nuove occasioni di coinvolgimento della popolazione e dei portatori d'interesse locali.

In particolare, sono state svolte le seguenti attività:

- realizzazione di questionari ai cittadini e alle scuole tra aprile e marzo 2018;
- presentazione delle risultanze del quadro conoscitivo e raccolta di osservazioni su ulteriori problemi percepiti a livello locale a marzo 2018;
- pedalata pubblica con i cittadini e le associazioni lungo gli itinerari della rete ciclabile di Vimercate per individuare i principali punti critici a settembre 2018;
- quattro incontri nelle piazze a settembre 2018;
- due tavoli di confronto con i portatori d'interesse individuati per le categorie: lavoro, commercio, tempo libero, sport e scuole, tra novembre e dicembre 2018;
- seduta di Conferenza di Valutazione (VAS);
- presentazione finale del lavoro.

Il confronto continuativo tra gli estensori del Piano e i portatori di interesse a diverse scale ha prodotto nel tempo aggiustamenti nella strategia del PUMS che hanno prodotto la versione proposta alla presente analisi.

Le molteplici occasioni di confronto e ascolto hanno fatto emergere numerose idee su come orientare le linee d'indirizzo per le politiche di mobilità e accessibilità nella città di Vimercate.

Le aspirazioni e i desideri dei cittadini emersi dai confronto sono nel seguito sintetizzati:

- i Vimercatesi hanno voglia di bicicletta, riconoscono che la città è compatta, sviluppata in pianura, con clima temperato e dunque ideale per favorire più spostamenti in bici; nel 2030 si sogna di poter vedere la bicicletta davvero come un'alternativa di trasporto a tutti gli effetti equiparabile all'automobile;
- una Vimercate che vede le politiche di mobilità intese anche come occasione di trasformazione degli spazi pubblici e dunque strumento per aumentare la vivibilità, la bellezza della città e l'attrattività commerciale della città;
- una città che deve comunque garantire accessibilità a tutti e lasciare libertà ai cittadini libertà di scelta su come e quando spostarsi;
- una città ben connessa con la metropoli Milanese tramite adeguati investimenti su infrastrutture di trasporto pubblico come la Metropolitana;
- una città ben connessa a livello ciclabile e con il TPL extraurbano con l'area del Vimercatese;
- una città che vede la mobilità come valore aggiunto per il commercio e per l'offerta turistica presente in città.

In linea con i tavoli di lavoro del PGT, vi è stato un forte consenso sulla necessità di:

- ampliare le isole pedonali in centro e nei quartieri;
- migliorare la qualità dell'esperienza pedonale;
- moderare la velocità sull'ambito urbano;
- migliorare le connessioni ciclabili e risolvere i nodi critici;
- migliorare le connessioni con le città limitrofe in bicicletta;
- realizzare una velostazione su piazzale Marconi per favorire l'intermodalità;
- migliorare l'integrazione tariffaria del TPL extraurbano;
- richiedere il collegamento metropolitano o soluzione su ferro leggera per migliorare l'accessibilità regionale sostenibile;

- favorire il deflusso veicolare est-ovest;
- creare corona di parcheggi al centro, con focus particolare a nord;
- favorire l'accessibilità ciclopedonale all'area sud dello svincolo con la tangenziale;
- creare una rete di percorsi verdi nei parchi;
- lavorare di più con gli attori locali per una maggiore concertazione sulle misure;
- migliorare la capacità di comunicazione della città.

Dall'analisi effettuata in fase di VAS rispetto ai potenziali effetti che la strategia di PUMS può avere sulle componenti ambientali e territoriali del contesto non emergono particolari criticità, evidenziando al contrario come la messa in campo delle azioni sinergiche del Piano potrebbe portare nel lungo periodo ad un possibile cambiamento delle abitudini della popolazione residente e dei pendolari atto a privilegiare forme di spostamento sostenibili.

Ciò si potrebbe tradurre in una riduzione dell'uso del mezzo a motore privato, che avrebbe come principale conseguenza la riduzione delle emissioni in atmosfera e, a livello locale, i disturbi acustici.

Tali risultanze derivano anche dalle politiche messe in campo dal Piano in ordine ad un allontanamento del traffico di attraversamento dalle aree abitate e ad una migliore gestione della logistica delle merci.

Durante l'analisi sono emersi anche dei punti di attenzione che si riportano di seguito e che dovrebbero essere considerati sia in sede di attuazione delle azioni del PUMS, sia in sede di analisi di progetti di intervento:

- la compatibilità ambientale degli interventi di riqualificazione degli spazi è raggiungibile se sarà preservato ed integrato nella progettazione l'attuale assetto strutturale complessivo dell'area ove riconosciuto, apprezzato e fruito dalla popolazione e gli elementi di naturalità e paranaturalità presenti (individui arborei, spazi verdi, ecc.), nonché integrate le aree presenti nello stretto contorno se in diretta relazione (o funzionali) con le aree d'intervento;
- occorrerà valutare preventivamente e con specifica attenzione che i ricettori antropici posti lungo gli assi prescelti per lo spostamento della circolazione automobilistica non subiscano un incremento significativo dei fattori di pressione legati all'inquinamento atmosferico ed acustico,

identificando in tal caso sia misure di mitigazione specifiche, sia soluzioni tra loro integrate di circolazione alternativa;

- risulta necessario ripensare all'usuale strutturazione delle aree di sosta, prevedendo superfici anche permeabili a verde con funzione polivalente (regolazione microclima, fissazione inquinanti, gestione acque meteoriche, valore ecologico e valore paesaggistico);
- la realizzazione dei parcheggi in struttura dovrà prevedere un corretto inserimento rispetto alle condizioni paesaggistiche, ma anche rispetto ai ricettori antropici presenti nello stretto contorno evitando eventuali condizioni di esposizione diretta a fattori di inquinamento, disturbo e/o rischio;
- occorrerà valutare con attenzione le tipologie di funzioni urbane ammissibili all'interno delle aree nelle quali è prevista una sostanziale riduzione del traffico veicolare, al fine di garantire soprattutto alle attività economiche esistenti l'adeguato bacino di utenza per la loro sussistenza;
- nell'ambito del consolidamento e strutturazione di percorsi ciclo-pedonali extra-urbani, si dovrebbe valutare la possibilità di un incremento delle dotazioni ecosistemiche lungo le strade poderali che possano fungere da elementi di strutturazione e funzionalizzazione delle reti ecologiche locali e sovralocali.

## 5 CONTROLLO NEL TEMPO DEGLI EFFETTI DEL PUMS

Un elemento fondamentale della Valutazione Ambientale Strategica è quello relativo al controllo degli effetti del Piano e, quindi, ai contenuti ed alle modalità attuative del monitoraggio.

Il monitoraggio ambientale è previsto dall'Art. 10 della Direttiva 2001/42/CE e deve essere contemplato all'interno del Rapporto Ambientale, come indicato al Punto i) dell'Allegato I della stessa Direttiva.

Il PUMS definisce un sistema di controllo che lo accompagnerà nella sua intera fase di sviluppo.

Il documento "Cruscotto degli indicatori del PUMS", a cui si rimanda per i dettagli, illustra la struttura di controllo e di comunicazione prevista.

Il Monitoraggio sarà attuato con cadenza biennale.

Il Monitoraggio del Piano prevede nello specifico i seguenti set di indicatori:

- Set di indicatori di contesto:
  - Indicatori demografici;
  - Indicatori economici;
  - Indicatori territoriali;
- Set di indicatori di valutazione:
  - Indicatori di Domanda;
  - Indicatori di Offerta;
  - Indicatori Ambientali;
  - Indicatori d'Incidentalità;
- Set di Indicatori di Piano, riferiti alla misurazione dei trend evolutivi di specifici parametri rispetto agli obiettivi di Piano, legati ai temi di: accessibilità ed efficienza, sicurezza, salute e sostenibilità (energetica ed ambientale).