

11.4\2018\34

30 Dicembre 2020

## **Piano Urbano Mobilità Sostenibile della Città metropolitana di Milano**

### **Dichiarazione di sintesi**

#### **1. Il processo integrato di pianificazione e Valutazione Ambientale Strategica**

Il processo di pianificazione ha avuto inizio con il Decreto del Sindaco metropolitano n.4 del 30/01/2019 di Approvazione delle “Linee di indirizzo per la formazione del PUMS della Città metropolitana di Milano” e avvio della procedura di VAS e di Valutazione di Incidenza del PUMS. Nello stesso atto sono state individuate, come previsto dalla D.G.R. n.IX/761/2010 di Regione Lombardia, l'Autorità procedente e l'Autorità competente per la VAS, nonché i soggetti competenti in materia ambientale, gli Enti territorialmente interessati e gli altri soggetti e settori di pubblico interessati.

Con il Decreto Dirigenziale n.1406 del 28/02/2019 è stato costituito il Gruppo di lavoro Intersettoriale esteso alle varie Aree dell'Ente per sviluppare il PUMS. La Proposta di Piano, il Rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica sono stati depositati il 21/10/2020.

Con Decreto del D.G. Struttura natura e biodiversità della Regione Lombardia n.16403 del 23/12/2020 è stata espressa la Valutazione di Incidenza del PUMS della Città metropolitana di Milano, ai sensi dell'art.5 del D.P.R. n.357/1997;

L'autorità competente per la VAS ha formalizzato Parere motivato il 28/12/2020, prot. n.218853, esprimendo, ai sensi del D.Lgs. n.152/2006, ai sensi della D.C.R. n.351/2007 e D.G.R. n.6420/2007 e della D.G.R. n.10971/2009, parere positivo.

#### **2. Soggetti coinvolti nella procedura, consultazioni e partecipazione del pubblico**

Le modalità di convocazione della Conferenza di Valutazione, il coinvolgimento dei settori del pubblico interessati all'iter decisionale, le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni, sono stati stabiliti dal Decreto del Sindaco metropolitano n.4 del 30/01/2019 di avvio del procedimento del PUMS e della procedura VAS. In particolare, tra i Soggetti competenti in materia ambientale sono stati individuati:

- ARPA, Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente;
- ATS, Agenzie di Tutela della Salute;
- Enti gestori aree protette;
- Segretario Regionale del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo per la Lombardia (già Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia);

- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Milano;
- Autorità competente in materia di SIC e ZPS;
- ERSAF Ente Regionale per i Servizi all'Agricoltura e alle Foreste;

Gli Enti territorialmente interessati coinvolti sono:

- Regione Lombardia -Direzione Generale Agricoltura – Direzione Generale Ambiente, Energia e Sviluppo sostenibile - Direzione Generale Infrastrutture e Mobilità - Direzione Generale Sviluppo economico - Direzione Generale Territorio, Urbanistica, Difesa del suolo;
- Province confinanti (Varese, Monza e della Brianza, Bergamo, Cremona, Lodi, Pavia e Novara);
- Comuni del territorio della Città metropolitana di Milano;
- Comuni confinanti;
- Autorità di Bacino del Fiume Po;
- Agenzia Interregionale per il Fiume Po;
- Consorzi irrigui (Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi , Consorzio di Bonifica della Muzza e della Bassa Lodigiana);
- Enti gestori di aree protette di carattere regionali (Parco Agricolo Sud Milano, Parco Adda Nord, Parco Lombardo della Valle del Ticino, Parco delle Groane, Parco Nord Milano, Parco della Valle del Lambro);
- Enti gestori di Parchi Locali di Interesse Sovracomunale - PLIS (Parco dell'Alto Martesana, Parco dell'Alto Milanese, Parco del Basso Olona, Parco del Bosco del Rugareto, Parco delle Cascine, Parco della Collina di San Colombano, Parco Est delle Cave, Parco del Gelso, Parco Grugnotorto Villoresi, Parco del Lura, Parco della Media Valle del Lambro, Parco del Molgora, Parco dei Mughetti, Parco dei Mulini, Parco del Rio Vallone, Parco del Roccolo, Parco delle Roggie).

Sono inoltre stati coinvolti:

- Gestori di strade e autostrade (ANAS, Autostrade per l'Italia, Autostrada Pedemontana Lombarda SpA, Tangenziale Est Esterna Milano SpA, Concessioni Autostradali Lombarde SpA - Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA);
- Gestori di reti e infrastrutture elettriche (A2A, Enel, Terna), di distribuzione di gas (Italgas, A2A, Snam Rete gas), idrocarburi (ENI, Snam) e telefoniche (Telecom, Fastweb);
- Gestori di reti ferroviarie (Ferrovie dello Stato Italiane spa, Ferrovie Nord SpA, ....);
- Gestori di reti e acquedotti (Cap Gestione SpA, ...);
- ATO - Ambito Territoriale Ottimale della Città metropolitana di Milano;
- Ordini professionali;
- Camera di Commercio Industria e Artigianato;
- Associazioni ambientaliste.

### 3.1 Consultazioni e partecipazione, contributi ricevuti

Il percorso di costruzione del Piano è stato ampio e articolato, fin dalle prime fasi di presentazione e condivisione del Quadro Conoscitivo (come da D.M. n.397/2017) e delle indicazioni su obiettivi/strategie/temi del PUMS.

Per la raccolta di prime considerazioni, suggerimenti e proposte sono state svolte:

- il 18/11/2019, Commissione Consiliare;
- il 05/12/2019, Assemblea dei Sindaci dei Comuni metropolitani;
- il 30/01/2020, incontro con ANCI Lombardia - Dipartimento Città Metropolitana
- il 18/02/2020, incontro con il Tavolo Metropolitano;
- il 21/02/2020, incontro con Associazioni, Mobility Manager, altri soggetti titolati in materia di mobilità sostenibile;
- il 04/03/2020, presentazione ai Consiglieri delegati di Città metropolitana di Milano.

Tra febbraio e luglio 2020, incontri con i Comuni di ciascuna Zona Omogenea (videoconferenze) ed è stato sviluppato un tavolo di lavoro con l'Assessore alla Mobilità e Lavori pubblici del Comune di Milano e con la Direzione Generale dell'Assessorato alle infrastrutture, trasporti e mobilità sostenibile di Regione Lombardia.

Le Conferenze di Valutazione e i forum pubblici si sono tenuti il 23/07/2019 e il 22/12/2020; sono state evidenziate e discusse questioni afferenti a:

- ciclabilità (oggetto del 27,5% dei contributi partecipativi), tema che ha acquisito ancor più centralità in conseguenza delle esigenze di contenimento della diffusione del COVID-19;
- trasporto pubblico di forza metropolitano e metrotranviario e su gomma (oggetto rispettivamente del 10% e quasi del 18% dei contributi partecipativi), ritenuto, comunque, cruciale anche se da trattare, almeno per il breve/medio periodo, con una parzialmente mutata prospettiva, sempre in relazione alla contingente situazione di emergenza sanitaria;
- mobilità condivisa e/o a basso impatto, strettamente correlata al tema dell'intermodalità e dei nodi di interscambio (oggetto, nell'insieme, di oltre il 15% dei contributi partecipativi).

### 3.2 Osservazioni

Sono state depositate 30 comunicazioni con osservazioni, che riguardano in minima parte la VAS e la sostenibilità del Piano e nella grande maggioranza sono relative ai contenuti di Piano veri e propri. In sintesi e per macro-temi, le osservazioni riguardano:

- stralcio, modifica o integrazione di singoli elementi cartografici costituenti le previsioni del Piano;
- indicazioni riguardanti il rapporto e il coordinamento delle previsioni infrastrutturali con quelle territoriali, in sinergia o collegamento con la disciplina del Piano Territoriale Metropolitano;
- indicazioni riguardanti la ciclabilità e il relativo Piano di settore (Biciplan);

- indicazioni riguardanti la logistica e gli effetti territoriali degli insediamenti a grande impatto sul traffico;
- osservazioni riguardanti il coordinamento tra il PUMS e il PUMS vigente del Comune di Milano.

#### **4. Riferimenti normativi, motivazioni e alternative della proposta di Piano**

I principali riferimenti normativi entro i quali si muove il PUMS sono:

- la L. n.56/2014 “Disposizioni sulle città metropolitane, sulle province, sulle unioni e fusioni di comuni”, che attribuisce, tra le funzioni fondamentali delle Città metropolitane, la pianificazione strategica, la pianificazione territoriale generale, nonché la mobilità e viabilità, anche assicurando la compatibilità e la coerenza della pianificazione urbanistica comunale nell'ambito metropolitano;
- la L.R. n.32/2015 “Disposizioni per la valorizzazione del ruolo istituzionale della Città metropolitana di Milano e modifiche alla L.R. n.19/2015”, che stabilisce che la Città metropolitana di Milano eserciti la funzione fondamentale della mobilità (di cui alla L. n. 56/2014) nell'ambito dell'Agenzia di Bacino del TPL e secondo le modalità di organizzazione e di funzionamento stabilite dal relativo Statuto;
- il D.M. n.397/2017 “Individuazione delle linee guida per i Piani Urbani di Mobilità Sostenibile” (modificato ed integrato dal D.M. n.396/2019), che introduce, per le Città metropolitane, l’obbligo di redigere il PUMS, anche al fine di accedere ai finanziamenti statali di infrastrutture per nuovi interventi per il trasporto rapido di massa, quali sistemi ferroviari metropolitani, metro e tram.
- le funzioni già previste dal D.Lgs. n.267/2000, da aggiornare alla luce della nuova configurazione degli organi degli enti intermedi disposta dalla L. n.56/2014.

Gli scenari che la VAS approfondisce, sono:

- scenario stato di fatto: offerta infrastrutturale attualmente esistente – attuale entità degli spostamenti effettuati in auto (valore di riferimento);
- scenario a 2 anni: offerta infrastrutturale derivante dalla realizzazione delle opere in costruzione o con aree occupate per reti ferroviaria e stradale – spostamenti in auto analoghi a quelli dello stato di fatto (le azioni del PUMS di carattere più generale e con effetti trasversali hanno come effetto complessivo il contenimento dell’incremento “fisiologico” dell’uso dell’auto privata);
- scenario a 5 anni: offerta infrastrutturale derivante dalla realizzazione anche dagli interventi in appalto o con progetto esecutivo, definitivo o preliminare approvato previsti per reti ferroviaria, del trasporto pubblico rapido di massa e stradale – incremento dell’uso dell’auto privata che risente, rispetto a quello “fisiologico”, dell’effetto di contenimento conseguente all’attuazione delle azioni del PUMS di carattere più generale con priorità a 5 anni (+3% rispetto allo Stato di fatto);
- scenario 10 anni “ipotesi 1 - ottimale”: attuazione di tutte le opere infrastrutturali previste per reti ferroviaria, del trasporto pubblico rapido di massa e stradale – incremento dell’uso

dell'auto privata che risente, rispetto a quello "fisiologico", del massimo effetto di contenimento conseguente all'attuazione di tutte le azioni del PUMS di carattere più generale/trasversale (+0% rispetto allo Stato di fatto);

- scenario 10 anni "ipotesi 2 - obiettivo": medesima offerta infrastrutturale dello scenario precedente – incremento dell'uso dell'auto privata che risente, rispetto a quello "fisiologico", di un più moderato effetto di contenimento conseguente all'attuazione di tutte le azioni del PUMS di carattere più generale/trasversale (+3% rispetto allo Stato di fatto);

- scenario 10 anni "ipotesi 3 - tendenziale": nessuna attuazione di quanto previsto dal PUMS – incremento "fisiologico" del traffico veicolare (+6% rispetto allo Stato di fatto).

## 5. Esame del Parere Motivato

L'autorità competente ha formalizzato Parere motivato il 28/12/2020, prot. n.218853, esprimendo, ai sensi del D.Lgs. n.152/2006, ai sensi della D.C.R. n.351/2007 e D.G.R. n.6420/2007 e della D.G.R. n.10971/2009, PARERE POSITIVO in ordine alla compatibilità ambientale del Piano Urbano Mobilità Sostenibile, a condizione che si ottemperi alle prescrizioni della Valutazione di Incidenza e alle indicazioni destinate a migliorare la sostenibilità ambientale del Piano, di seguito indicate:

- accogliere le osservazioni, qualora siano coerenti con gli obiettivi di PUMS, riguardanti lo stralcio, la modifica o l'integrazione di singoli elementi cartografici costituenti le previsioni del Piano, che si ritiene non siano direttamente influenti sulla sostenibilità del Piano;

- accogliere le osservazioni riguardanti il rapporto delle previsioni infrastrutturali con quelle territoriali, in particolare per gli insediamenti logistici e per gli insediamenti a grande impatto sul traffico, rinviandole al Piano Territoriale Metropolitano e al Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile;

- accogliere le osservazioni riguardanti, rinviando al Piano della mobilità ciclistica Biciplan la soluzione ai problemi sollevati dalle osservazioni;

- individuare un opportuno tavolo di confronto tra PUMS e il PUMS vigente del Comune di Milano, per coordinare le indicazioni sviluppate alle diverse scale, urbana e metropolitana, per l'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e nel caso integrare gli apparati analitici, modellistici e i sistemi di supporto alle decisioni.

## 6. Integrazione delle considerazioni ambientali e recepimento del Parere Motivato

Il percorso di VAS e di discussione della proposta di PUMS ha portato a importanti affinamenti del Piano, ottenuti anche grazie all'accoglimento delle indicazioni conclusive del Parere motivato. In sintesi, gli interventi hanno riguardato:

- l'accoglimento delle osservazioni coerenti con gli obiettivi di PUMS, riguardanti lo stralcio, la modifica o l'integrazione di singoli elementi cartografici costituenti le previsioni del Piano;

- il rinvio al Piano Territoriale Metropolitano e al Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile per l'accoglimento delle osservazioni riguardanti il rapporto delle previsioni

infrastrutturali con quelle territoriali, in particolare per gli insediamenti logistici e per gli insediamenti a grande impatto sul traffico;

- il rinvio al Biciplan per l'accoglimento delle osservazioni riguardanti la mobilità ciclistica;  
- la proposta di un tavolo di confronto permanente tra PUMS metropolitano e PUMS vigente del Comune di Milano, con i seguenti obiettivi prioritari:

- 1) approfondire il rapporto gerarchico tra i due strumenti;
- 2) migliorare l'interpretazione dello stato di fatto per la costruzione dello scenario di Piano;
- 3) esplicitare le metodologie utilizzate per consolidare lo scenario di PUMS metropolitano;
- 4) riportare integralmente la proposta di Piano contenuta nel PUMS di Milano nello scenario di Piano del PUMS metropolitano;
- 5) evidenziare in termini numerici indicatori di confronto tra lo scenario dello stato di fatto e quello di progetto;
- 6) inserire indicatori espressi in termini numerici;
- 7) approfondire il tema del servizio ferroviario di reciproco interesse;
- 8) inserire il potenziamento del trasporto pubblico di superficie (linee T e corridoi veloci);

## **7. Piano di monitoraggio**

Il monitoraggio, nel procedimento di VAS, è funzionale a verificare la capacità dei piani e programmi attuati di fornire il proprio contributo al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, identificando eventuali necessità di riorientamento delle decisioni qualora si verificano situazioni problematiche.

Il monitoraggio ha il duplice compito di verificare il contributo del Piano al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità e di aggiornare il quadro ambientale di riferimento. Pertanto il sistema di monitoraggio deve consentire di valutare gli effetti prodotti dal piano sull'ambiente, verificare se le condizioni analizzate e valutate in fase di costruzione del piano abbiano subito evoluzioni significative, verificare se le interazioni con l'ambiente stimate si siano verificate o meno e infine valutare se le indicazioni fornite per ridurre e compensare gli effetti significativi siano state sufficienti a garantire un elevato livello di protezione ambientale.

Alla luce di ciò, il sistema di monitoraggio può essere strutturato in due macroambiti:

- monitoraggio del contesto, che studia le dinamiche di variazione del contesto di riferimento del Piano;
- monitoraggio del piano vero e proprio, mediante indicatori di processo per stimare gli effetti delle azioni di piano e valutare gli effetti delle azioni.

Il monitoraggio, oltre a finalità tecniche, presenta rilevanti potenzialità per le informazioni che può fornire ai decisori e per la comunicazione ad un pubblico più vasto attraverso la pubblicazione di un report che contiene considerazioni sviluppate in forma discorsiva, basate sulla quantificazione di un sistema di indicatori. Sviluppare l'aspetto comunicativo del monitoraggio significa valorizzarlo come strumento per un maggiore coinvolgimento e

partecipazione delle risorse sul territorio anche nella fase di attuazione del piano e di un suo eventuale aggiornamento.

Gli indicatori, esplicitati nel Rapporto Ambientale, sono:

- Contesto:

- Popolazione residente;
- Densità insediativa;
- Grado di urbanizzazione del territorio;
- Emissioni di sostanze inquinanti;
- Incidenza delle emissioni da traffico;
- Percentuale popolazione esposta al rumore;
- Consumi energetici suddivisi per settore;
- Consumi energetici suddivisi per vettore impiegato;
- Tasso di motorizzazione;
- Estensione rete stradale;
- Flussi veicolari per tipologia;
- Quota modale di utilizzo di trasporto pubblico;
- Lunghezza e lunghezza pro capite delle piste ciclabili;
- Numero di incidenti stradali e numero di incidenti stradali che coinvolgono utenze deboli.

- Processo:

- Interventi realizzati per integrare il trasporto ferroviario con altri sistemi;
- Azioni attivate verso gli Enti competenti per migliorare la potenzialità della rete ferroviaria, aumentare l'offerta di vetture\*km e posti\*km, aumentare le vetture e le strutture di fermata attrezzate per diversamente abili;
- Azioni attivate verso gli Enti competenti per potenziare il materiale rotabile impiegato nel Trasporto Ferroviario, nuovi mezzi introdotti nel Parco rotabile, mezzi sostituiti;
- Intese attivate per servire le trasformazioni territoriali sovracomunali con nuove stazioni ferroviarie, % nuove previsioni urbanistiche servite da un fermate/stazioni ferroviarie;
- Interventi di miglioramento accesso a stazioni ferroviarie, % stazioni dotate di impianti per superamento barriere, % parcheggi ai nodi di interscambio con impianti per superamento barriere, % veicoli dotati di ausili per superamento barriere.