

# TESTO EMENDATO

Milano



Comune  
di Milano



*Alle Giunte della proposta CC*  
IL SEGRETARIO GENERALE  
(Dott. Fabrizio Dall'Acqua)

AREA PIANIFICAZIONE e  
PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ  
Allegato alla proposta di Deliberazione di  
Consiglio Comunale .n. 3644/2018  
Composto da n. 302 fogli

Il Direttore dell'Area  
Ing. Stefano Riazzola

Allegato 9

Allegato 9

## DIREZIONE MOBILITÀ AMBIENTE ED ENERGIA AREA PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune  
di Milano

### PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

### PROPOSTA DI NON ACCOGLIMENTO

IL DIRETTORE  
DELL'AREA PIANIFICAZIONE E  
PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ

Ing. Stefano Riazzola

Milano, 28.09.2018

Testo emendato a seguito di deliberazione di Consiglio Comunale n. 38 del 12  
novembre 2018



## **PREMESSA**

Il presente documento “Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento” raggruppa i contributi i cui contenuti sono in contrasto con le strategie del PUMS.

Sono altresì stati inseriti in tale categoria contributi che hanno altra natura e di seguito elencati:

- contributi riferibili a temi già contenuti nel PUMS, in quanto l’argomento trattato trova già riscontro in uno specifico paragrafo del documento.
- contributi le cui richieste esulano dalla competenza del PUMS o le cui richieste sono riferibili a fasi di maggiore dettaglio rispetto al PUMS,
- le istanze che non hanno natura di osservazione e/o contributo.

Nelle schede che costituiscono il documento sono riportate per esteso le risultanze dell’attività istruttoria.

I contributi sono stati ordinati, per facilità di lettura, per contenuti di trattazione in relazione all’indice del documento di piano.



## INDICE

018_01.....	11	099_07 .....	52	065_01.....	101
049_01.....	12	147_03 .....	53	106_22.....	103
057_01.....	13	147_05 .....	54	126_12.....	104
077_01.....	14	017_03 .....	55	126_14.....	105
031_01.....	15	099_12 .....	56	126_22.....	106
078_06.....	17	106_13 .....	58	126_23.....	107
078_07.....	18	106_14 .....	59	129_01.....	108
068_06.....	19	099_09 .....	60	027_01.....	110
068_07.....	20	092_06 .....	61	142_01.....	114
058_05.....	21	092_09 .....	62	073_01.....	115
068_05.....	22	045_01 .....	63	042_01.....	116
078_05.....	23	098_03 .....	64	042_07.....	118
058_06.....	24	036_02 .....	65	041_01.....	119
131_01.....	25	008_01 .....	67	041_02.....	121
131_02.....	27	010_01 .....	69	041_07.....	123
147_01.....	28	014_01 .....	70	126_31.....	124
129_08.....	29	092_02 .....	71	136_02.....	125
004_01.....	30	092_12 .....	72	073_02.....	127
058_09.....	31	098_02 .....	73	073_03.....	128
063_01.....	32	126_27 .....	74	042_03.....	129
040_04.....	33	138_01 .....	75	041_08.....	130
129_09.....	34	025_01 .....	77	041_09.....	131
035_01.....	35	026_01 .....	79	045_04.....	132
049_02.....	37	028_01 .....	83	098_05.....	133
127_02.....	41	029_01 .....	84	126_32.....	134
048_02.....	42	062_01 .....	85	126_33.....	136
054_01.....	43	051_01 .....	88	129_25.....	137
126_01.....	44	060_01 .....	89	136_03.....	138
045_03.....	45	066_01 .....	91	142_02.....	139
032_01.....	46	056_01 .....	93	073_04.....	140
123_01.....	47	042_08 .....	97	142_03.....	141
111_03.....	48	037_01 .....	98	142_04.....	142
099_02.....	50	064_01 .....	99	146_04.....	143

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento

146_05.....	144	115_01 .....	192	055_01.....	243
045_02.....	145	142_07 .....	193	106_10.....	244
111_05.....	146	142_08 .....	194	102_11.....	245
135_05.....	147	146_01 .....	196	102_12.....	246
020_04.....	148	005_02 .....	197	108_05.....	247
030_04.....	149	006_01 .....	198	108_06.....	248
042_04.....	150	038_02 .....	199	108_07.....	249
042_05.....	151	068_04 .....	200	077_03.....	250
040_01.....	152	074_01 .....	201	093_01.....	251
041_04.....	154	074_03 .....	202	077_04.....	252
041_05.....	155	078_04 .....	203	102_13.....	254
084_03.....	156	106_02 .....	204	110_01.....	255
102_04.....	157	106_18 .....	206	033_17.....	257
107_03.....	158	116_04 .....	207	033_18.....	258
137_01.....	159	126_02 .....	208	033_19.....	259
123_03.....	161	126_34 .....	209	106_05.....	260
140_05.....	162	126_36 .....	210	106_06.....	261
142_05.....	163	142_10 .....	211	106_15.....	262
056_02.....	166	142_11 .....	212	106_23.....	263
019_01.....	169	142_12 .....	213	124_01.....	264
145_03.....	171	142_13 .....	214	124_06.....	265
036_01.....	172	142_15 .....	215	063_04.....	266
084_04.....	174	143_01 .....	218	022_01.....	267
098_07.....	175	148_01 .....	219	033_02.....	268
103_02.....	176	148_02 .....	220	106_07.....	270
103_03.....	177	076_08 .....	223	106_16.....	271
103_05.....	178	083_08 .....	224	122_01.....	272
123_04.....	179	146_02 .....	225	135_07.....	274
140_04.....	180	084_08 .....	226	140_01.....	275
145_04.....	181	102_09 .....	227	141_03.....	276
084_05.....	183	142_16 .....	230	141_04.....	278
129_03.....	184	142_17 .....	231	141_06.....	279
142_06.....	185	142_19 .....	233	044_02.....	281
145_01.....	187	146_03 .....	239	033_06.....	283
145_02.....	189	033_15 .....	240	033_08.....	285
084_06.....	191	129_04 .....	242	033_20.....	287

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento

092_10.....	289	111_02 .....	334	058_35.....	383
123_05.....	290	120_01 .....	335	058_34.....	384
077_05.....	291	122_02 .....	336	063_12.....	385
077_06.....	292	092_13 .....	338	058_10.....	387
077_07.....	293	092_14 .....	339	077_09.....	388
092_17.....	294	106_19 .....	342	033_01.....	389
132_01.....	295	106_20 .....	343	093_04.....	391
114_04.....	296	106_21 .....	344	093_06.....	392
133_04.....	298	107_13 .....	345	074_04.....	393
139_01.....	300	017_02 .....	346	098_04.....	395
023_06.....	301	031_03 .....	348	106_11.....	396
102_17.....	302	042_06 .....	350	107_04.....	398
102_18.....	303	034_01 .....	352	107_05.....	399
108_04.....	304	033_07 .....	353	107_06.....	400
017_01.....	306	041_10 .....	355	111_04.....	401
042_02.....	308	074_07 .....	357	124_04.....	402
035_02.....	309	074_08 .....	358	124_05.....	404
041_03.....	310	074_09 .....	360	139_02.....	405
084_12.....	311	074_10 .....	361	141_02.....	407
092_11.....	312	084_13 .....	362	061_05.....	409
093_07.....	314	092_15 .....	363	023_04.....	410
094_03.....	315	102_19 .....	364	092_03.....	411
100_01.....	316	107_16 .....	365	092_04.....	412
100_02.....	317	124_07 .....	366	092_05.....	413
106_17.....	318	124_08 .....	367	092_08.....	414
111_06.....	319	124_09 .....	368	106_12.....	415
111_07.....	320	124_10 .....	369	107_09.....	416
111_08.....	321	135_08 .....	370	107_19.....	417
119_01.....	322	135_09 .....	371	045_05.....	419
119_02.....	323	136_01 .....	372	092_07.....	420
124_02.....	324	147_04 .....	374	093_03.....	421
135_04.....	325	130_01 .....	375	126_38.....	422
140_02.....	326	107_15 .....	377	107_08.....	423
147_02.....	328	126_37 .....	378	108_01.....	424
144_06.....	330	098_06 .....	379	108_02.....	425
111_01.....	333	092_16 .....	380	108_03.....	426

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento

133_05.....	427	050_01 .....	475	126_29.....	525
114_05.....	429	005_03 .....	476	141_01.....	526
058_37.....	431	107_24 .....	477	141_05.....	528
058_38.....	432	107_18 .....	478	149_01.....	529
058_39.....	433	129_20 .....	479	009_01.....	530
061_06.....	434	058_41 .....	480	109_01.....	532
063_13.....	436	076_07 .....	481	011_01.....	534
033_14.....	437	083_07 .....	482	012_01.....	536
074_05.....	439	105_01 .....	483	015_01.....	537
076_04.....	440	048_01 .....	484	016_01.....	539
083_04.....	442	127_01 .....	485	052_01.....	540
084_15.....	444	129_22 .....	486	067_01.....	541
092_01.....	445	058_44 .....	487	069_01.....	542
107_10.....	446	061_07 .....	488	041_11.....	543
107_11.....	448	023_11 .....	489	048_05.....	544
080_01.....	450	072_01 .....	490	074_11.....	545
023_07.....	451	023_12 .....	492	127_04.....	546
082_04.....	452	002_01 .....	493	142_20.....	547
082_05.....	453	098_01 .....	494	145_05.....	548
086_04.....	454	150_01 .....	495	146_06.....	549
086_05.....	455	150_02 .....	496	048_04.....	550
058_40.....	456	150_03 .....	497	011_02.....	551
076_06.....	457	150_04 .....	498	012_02.....	554
083_06.....	458	144_01 .....	499	016_02.....	555
129_19.....	459	040_03 .....	501	109_02.....	556
082_03.....	460	143_02 .....	502	047_01.....	557
086_03.....	461	059_01 .....	503	041_12.....	558
102_24.....	462	144_02 .....	504	074_12.....	559
044_03.....	463	144_03 .....	506	142_21.....	560
023_09.....	465	144_04 .....	509	070_02.....	561
114_02.....	466	144_05 .....	512	085_02.....	562
133_02.....	469	044_04 .....	515	013_02.....	563
031_02.....	471	044_05 .....	517	036_03.....	564
075_01.....	472	021_10 .....	519	040_05.....	567
113_01.....	473	101_10 .....	521	024_02.....	568
106_25.....	474	150_05 .....	523	068_08.....	570



Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento

---

081_03.....	571	143_03 .....	579	116_07.....	590
021_12.....	572	013_03 .....	580	009_02.....	592
048_06.....	573	047_03 .....	581	069_02.....	594
078_08.....	575	130_02 .....	583	009_03.....	596
101_12.....	576	074_13 .....	584	009_04.....	598
107_26.....	577	106_26 .....	586	021_11.....	600
127_05.....	578	107_25 .....	588	101_11.....	602



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
018_01	Maurizio Susani	448355/2017	29/09/2017 15:03:31

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
1.1 Le scelte di piano	Aggiungi il testo da inserire all'inizio del capitolo

<b>Motivazione</b>
Vedi premessa del mio allegato *documento allegato non inseribile

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Premessa: sono convinto che prima di pensare al futuro si deve ragionare sul passato, ponendosi la domanda "ma abbiamo già fatto tutto quello che era possibile fare oppure abbiamo tralasciato qualche cosa?" e se la risposta è affermativa bisogna porvi rimedio in modo primario.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non ha natura di osservazione in quanto non formula proposte di integrazione e/o modifica dei documenti.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
049_01	(Servizio Lunga Percorrenza Italia) Presidente - Teresa La Monaca	452579/2017	06/10/2017 19:59:20

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
1.1 Le scelte di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Eliminazione ritardi e completamento Circle Linee

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	E' fondamentale che al più presto la Circle Linee venga completata ad Ovest della città raccordando le stazioni di Milano Romolo e Milano Porta Genova con Milano Garibaldi passante, Milano Garibaldi Superficie e Ghisolfia. Le nuove fermate di Domodossola MI (M5), Pagano (M1) e Foppa (M2) sono fondamentali anche per migliorare i traffici persone tra la Lomellina-Vigevanese e il Varesotto-Brianza.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.10.2014.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
057_01	Alessandra Lombardi	452590/2017	07/10/2017 20:37:17

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
1.1 Le scelte di piano	Aggiungi il testo da inserire all'inizio del capitolo

<b>Motivazione</b>
Strategie

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Per una mobilità sostenibile e puntualità sono necessarie infrastrutture nuove.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non ha natura di osservazione in quanto non formula proposte di integrazione e/o modifica dei documenti.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_01	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
1.2 Obiettivi generali e specifici del PUMS	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il testo originale ribalta sulla Regione la principale responsabilità, mentre è corretto che il Pums specifichi e si concentri sulle azioni locali che possono essere efficaci, senza cercare alibi.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Ridurre sensibilmente le emissioni atmosferiche inquinanti "regionali" attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2.5, NO2 e precursori Ozono), nonché di inquinanti locali legati al 'traffico di prossimità'	Ridurre sensibilmente e rapidamente le emissioni atmosferiche inquinanti attribuibili al settore dei trasporti (PM 10, PM 2.5, NO2 e precursori Ozono).

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si ritiene valida la motivazione adottata in quanto con la dicitura "regionale" si intendono le emissioni di "fondo", che hanno origine anche al di fuori della scala comunale. Pertanto il testo non intende attribuire responsabilità solo alla Regione, anzi nel Piano si assume come obiettivo anche la riduzione di tali emissioni.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
031_01	Fabio Lopez Nunes	449162/2017	05/10/2017 14:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
1.2 Obiettivi generali e specifici del PUMS	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Manca, nelle enunciazioni generali che devono ispirare l'intera politica di disegno urbano, la logica strategica delle priorità che inducono al cambiamento. Ovvero il ribaltamento della logica di progettazione dello spazio pubblico. Sinora, nonostante proclami e studi, quando si rivede una via o una piazza, ci si preoccupa in primo luogo se il traffico veicolare possa essere scorrevole e se vi sia una adeguata dotazione di posti auto; solo dopo aver soddisfatto a questa esigenza si procede a offrire lo spazio residuale alla mobilità sostenibile (o dolce, o vulnerabile, o attiva, come dir si voglia...). Occorre viceversa che le politiche e le progettazioni conseguenti ribaltino lo schema delle priorità, dando la precedenza assoluta alla progettazione della mobilità pedonale e accessibile, seguita a ruota (è il caso di dirlo) dal TPL di superficie e dalla ciclabilità. Solo successivamente dovrà essere considerata l'accessibilità veicolare, avendo cura di garantire l'accesso ai civici e il traffico delle merci verso gli esercizi commerciali. E tale logica deve ispirare la metrica del disegno urbano: favorire in primis i pedoni significa per esempio che per attraversare una intersezione non debbano fare giri tortuosissimi e attendere una pluralità in lunghe interruzioni semaforiche, solo perché vi sono automobili che devono bruciare l'attimo. Significa che il TPL abbia di norma l'onda verde al suo passaggio, per agevolarne la velocità commerciale (non vuol dire "correre", può anche viaggiare a 30 km/h, ma non deve perdere tempo in lunghe soste improduttive); significa offrire a chi decide di usare la bici itinerari sicuri, continui e fortemente competitivi.</p> <p>L'asse parallelo che deve essere enunciato quale mantra del PUMS è quello relativo alla sicurezza stradale, ovvero al dovere di adottare tutti i provvedimenti possibili per ridurre l'inidentalità, che colpisce in primo luogo pedoni e ciclisti: con provvedimenti strutturali sulla via, con norme regolamentari che integrino i comportamenti di chi sta alla guida (con particolare riferimento di mezzi pesanti e maggiormente offensivi), con una gigantesca politica di informazione, formazione, comunicazione nei confronti dei cittadini.</p> <p>Ciò comporta anche un cambiamento della organizzazione interna della macchina comunale affinché vi sia la capacità e la voglia di innovare su queste direttive riducendo i veti incrociati fra i diversi settori dell'apparato che troppo spesso hanno condizionato o frenato il cambiamento.</p> <p>Si propone pertanto di integrare il capitolo con la seguente aggiunta; la presente osservazione per brevità non ritorna sulle altre parti del PUMS, ma è evidente che dovrà essere cura degli estensori integrarle di conseguenza.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>In linea generale il PUMS declina una scala di priorità per la proposizione e l'attuazione di tutte le scelte annesse e conseguenti. Per effetto di tale scelta si inverte l'ordine dall'automazione verso la centralità della mobilità pedonale, supportata dal TPL e dai velocipedi. Lo spazio urbano dovrà essere progettato avendo cura di anteporre sempre la seguente gerarchia funzionale:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mobilità pedonale – che assicuri ogni livello di</li> </ol>

	<p>abilità e disabilità; 2. TPL – includendo anche le attività di pronto soccorso e sicurezza; 3. Mobilità ciclistica; 4. Accessibilità alla residenza e per lo scambio delle merci; 5. Traffico motorizzato. Altresì il PUMS interviene trasversalmente in materia di sicurezza stradale fornendo indirizzi sia sul piano delle opere che su quello delle regole e sulla comunicazione/formazione/educazione, avendo l'obiettivo di ridurre drasticamente l'incidentalità che colpisce in primo luogo l'utenza più vulnerabile (pedoni e ciclisti).</p>
--	--

---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Non si recepisce l'osservazione perché, richiamando aspetti di organizzazione degli spazi stradali, non risulta coerente con i contenuti espressi nel capitolo cui fa riferimento.
--

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
078_06	Carlo Silva	455776/2017	09/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
3 Riferimenti normativi e programmatici	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Prevedere all'interno del PUMS anche un piano della mobilità pedonale della città.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"• la mobilità ciclabile"	• la mobilità pedonale

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Osservazione non pertinente, l'elenco puntato indica i temi che il PGT ha demandato, per approfondimento, al PUMS; fra essi non figura la mobilità pedonale e pertanto non può essere inserita in elenco.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Erronea indicazione del capitolo 3

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
078_07	Carlo Silva	455776/2017	09/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
3 Riferimenti normativi e programmatici	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Prevedere all'interno del PUMS anche un piano della mobilità pedonale della città.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"Gli esiti del processo valutativo hanno contribuito alla scenario di piano che sono riportati nel capitolo 7."	Infine è da prevedersi un ramo di studio specifico che doti la città anche di un piano della mobilità pedonale della città, che affronti sistematicamente i temi dell'accessibilità, della sicurezza e della continuità dei flussi pedonali.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non è coerente con i contenuti espressi nel paragrafo in quanto, quest'ultimo, costituisce una disamina dei contenuti generali della normativa vigente in materia di mobilità.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
068_06	Carlo Silva	457940/2017	08/10/2017 19:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
3. Riferimenti normativi e programmatici	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Prevedere all'interno del PUMS anche un piano della mobilità pedonale della città.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"• la mobilità ciclabile"	• la mobilità pedonale

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 078_06.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
068_07	Carlo Silva	457940/2017	08/10/2017 19:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
3. Riferimenti normativi e programmatici	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Prevedere all'interno del PUMS anche un piano della mobilità pedonale della città.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"Gli esiti del processo valutativo hanno contribuito alla costruzione dello scenario di piano che sono riportati nel capitolo 7."	Infine è da prevedersi un ramo di studio specifico che doti la città anche di un piano della mobilità pedonale della città, che affronti sistematicamente i temi dell'accessibilità, della sicurezza e della continuità dei flussi pedonali.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 078_07.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_05	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.1.2 Moderazione del traffico	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
le zone a traffico moderato sono giustamente indicate come uno degli strumenti fondamentali per la diffusione della ciclabilità. Nel paragrafo citato è dato conto della estensione raggiunta (152.000 mq) ma non dei risultati ottenuti in termini di riduzione effettiva delle velocità, di aumento della mobilità attiva e, soprattutto, di aumento della sicurezza. Conoscere tale dato è come ben si immagina essenziale per giustificare e/o meglio orientare tale politica e per la messa a punto delle tecniche progettuali.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Non son al momento disponibili dati sull'efficacia degli interventi realizzati. Sarà questa una delle prime attività da svolgere prima di proseguire nelle ulteriori realizzazioni al fine di mettere a punto le tecniche progettuali e procedurali impiegate.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il testo che si chiede di inserire non si configura come integrazione del testo organica, inoltre fa riferimento alla programmazione attuativa la quale non afferisce alla scala del PUMS. Il processo di monitoraggio degli interventi, inoltre, costituisce parte integrante del procedimento di VAS cui il PUMS è sottoposto, che implica un costante aggiornamento dei dati.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
068_05	Carlo Silva	457940/2017	08/10/2017 19:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.1.2 Moderazione del traffico	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Sfruttare il traffico delle auto per produrre energia elettrica tramite dei tappetini di gomma che consentono di sfruttare le frenate delle automobili per produrre energia pulita. Si veda il progetto esecutivo in atto a Concorezzo, di cui si dava notizia sintetica qui: <a href="https://www.mbnews.it/2016/12/nuove-tecnologie-a-concorezzo-piu-freni-piu-produci-energia-pulita/">https://www.mbnews.it/2016/12/nuove-tecnologie-a-concorezzo-piu-freni-piu-produci-energia-pulita/</a>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Si valuterà l'opportunità dell'inserimento nella rete stradale urbana dei dispositivi di recupero di energia pulita previsti dal progetto "Lybra" sperimentato dal Comune di Concorezzo.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Per quanto la proposta sia interessante e da approfondire, le sperimentazioni relative all'efficientamento energetico afferiscono ad altri piani che potranno coordinarsi con il PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
078_05	Carlo Silva	455776/2017	09/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.1.2 Moderazione del traffico	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Sfruttare il traffico delle auto per produrre energia elettrica tramite dei tappetini di gomma che consentono di sfruttare le frenate delle automobili per produrre energia pulita. Si veda il progetto esecutivo in atto a Concorezzo, di cui si dava notizia sintetica qui: <a href="https://www.mbnews.it/2016/12/nuove-tecnologie-a-concorezzo-piu-freni-piu-produci-energia-pulita/">https://www.mbnews.it/2016/12/nuove-tecnologie-a-concorezzo-piu-freni-piu-produci-energia-pulita/</a>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Si valuterà l'opportunità dell'inserimento nella rete stradale urbana dei dispositivi di recupero di energia pulita previsti dal progetto "Lybra" sperimentato dal Comune di Concorezzo.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 068_05.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_06	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.1.3 Area C	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>L'anticipazione dell'orario di termine di Area C al giovedì muove dall'idea che questo favorisca il commercio. La riduzione, introdotta con i cd. "Giovedì dello shopping", è secondo noi sbagliata perché muove dal presupposto che, per fare acquisti, vi sia la necessità di usare l'auto privata; semmai si dovrebbe in quei giorni estendere Area C fino a tarda sera, con un rinforzo significativo delle frequenze dei mezzi pubblici, dimostrando che è possibile un modo diverso di vivere la città. Ad ogni modo, i risultati della sperimentazione, come pubblicamente annunciati, hanno del tutto smentito le attese. Pertanto, il termine anticipato del giovedì appare ormai privo di qualsiasi motivazione sia pure ipotetica e deve essere superato anche per non mantenere attiva un'eccezione che non è chiara né motivata, neppure giuridicamente, e costituisce un vizio di logicità e coerenza del provvedimento Area C. Valutare se rimuovere del tutto la nota, ovvero se specificare che si tratta di una "riduzione sperimentale", stabilendo in tal caso un termine breve (max 6 mesi dall'approvazione del PUMS) per la decisione finale, tenuto conto dei risultati del monitoraggio di efficacia e della coerenza rispetto agli obiettivi del provvedimento.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
[4] A partire dal settembre 2012, nei giorni di giovedì l'ora di termine del provvedimento è stata anticipata alle 18:00	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Nel capitolo indicato il provvedimento di Area C è analizzato quale "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di Piano e non è, pertanto, oggetto di valutazione da parte del Piano. Pertanto l'eventuale proposta modificativa dovrebbe riguardare altro capitolo (cap. 7.4.2.1) dove invece le valutazioni di Piano non valutano utili modifiche della attuale disciplina.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
131_01	Michela Fancello	458308/2017	09/10/2017 12:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.1 Reti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>In relazione al problema della “impressione di insicurezza” (citata nella pag.29) ritengo sia doveroso parlare di luoghi a rischio in cui l’utenza vulnerabile non è adeguatamente protetta. Sembrerebbe quindi inesatto o incompleto parlare soltanto di insicurezza percepita. Ad esempio ritengo sia importante citare la presenza di svariati luoghi ad oggettivo rischio per l’utenza ciclabile. Per citarne alcuni le intersezioni inappropriate e rischiose: nei punti in cui il ciclista è più vulnerabile, ovvero nei pressi di un’intersezione con il traffico automobilistico, spesso il tracciato ciclabile termina bruscamente e non è prevista alcuna protezione. (In questi casi una città come Milano potrebbe essere il volano e l’esempio positivo per mutare alcuni regolamenti obsoleti anche a livello nazionale). Inoltre ritengo di grande importanza far presente il problema –strettamente collegato con il rischio - dei tempi semaforici, che in tutti i casi (o almeno nella grande maggioranza) nella città di Milano sono a sfavore della mobilità ciclabile e in moltissimi anche di quella pedonale. I tempi semaforici sono tutti (o quasi tutti) a favore dei veicoli motorizzati, in quanto le loro tempistiche derivano dai modelli di traffico, che teorizzano la fluidificazione, ma non considerano negli input gli spostamenti piedi o in bici! Il problema in oggetto potrebbe essere risolto (almeno parzialmente) tramite le seguenti azioni: 1) Evitare in maniera categorica l’interruzione del percorso ciclabile in prossimità di un’intersezione! Al contrario prevedere adeguati sistemi di protezione. 2) Provvedere al trattamento delle intersezioni come “zone a rischio potenziale per il ciclista” (dove questo deve essere protetto, non già abbandonato al proprio destino!), sull’esempio positivo e funzionale dei modelli danese, olandese e delle buone pratiche internazionali, che prevedono delle fasce di colore che segnalino ed evidenzino le aree di attraversamento, o con altre soluzioni progettuali aventi stesso obiettivo ed efficacia. 3) Prevedere o studiare la possibilità della introduzione delle “case avanzate” e la meticolosa revisione dei tempi semaforici, nell’ottica del miglioramento della sicurezza di tutte le categorie di utenti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Nell’ottica di agire anche sui luoghi ad oggettivo rischio per l’utenza sarà opportuno considerare i seguenti aspetti: 1) Evitare l’interruzione del percorso ciclabile in prossimità di un’intersezione! Al contrario prevedere adeguati sistemi di protezione.</p> <p>2) Provvedere al trattamento delle intersezioni come “zone a rischio potenziale per il ciclista”, sull’esempio positivo e funzionale dei modelli danese, olandese e delle buone pratiche internazionali, che prevedono delle fasce di colore che segnalino ed evidenzino le aree di attraversamento, o con altri elementi progettuali aventi simile funzione.</p> <p>3) Prevedere, o studiare la possibilità dell’introduzione delle “case avanzate” assieme ad</p>	<p>Nel tentativo di contrastare positivamente l’impressione di insicurezza delle strade si è provveduto su più fronti, agendo sia sul terreno della separazione tra ciclisti e altre utenze – con la riqualificazione e l’estensione della rete di piste ciclabili – che su quello della promiscuità, vuoi in sede stradale con le varie limitazioni al traffico vuoi nelle nuove aree pedonali e nei parchi.</p>

uno studio e revisione dei tempi semaforici, nell'ottica del miglioramento della sicurezza di tutte le categorie di utenti.	
---	--

---

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> La parte di testo al quale fa riferimento l'osservazione riguarda la situazione dello stato di fatto, quindi non si ritiene corretta la proposta di modifica. Tuttavia le proposte risultano coerenti con le strategie individuate per lo sviluppo della mobilità ciclistica e sono tutte trattate nel capitolo 7.3.3, nel paragrafo "Senso di sicurezza", al quale si rimanda.
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b> - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione
---

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
131_02	Michela Fancello	458308/2017	09/10/2017 12:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.1 Reti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La “Figura 4.1 La rete ciclabile esistente”, se possibile, andrebbe aggiornata con la rete ciclabile esistente ad oggi, anche in negativo, eliminando cioè quegli itinerari ciclabili che sono stati cancellati ( es. Via Santa Sofia – Via Sforza 2016-2017), peraltro senza una adeguata comunicazione -a mio avviso- e soprattutto senza nessun suggerimento di un itinerario alternativo per i ciclisti (cosa che solitamente è d’uopo per quanto riguarda la viabilità veicolare automobilistica, con tanto di segnaletica gialla dedicata!)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Mappa da aggiornare	Mappa da aggiornare!

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La descrizione dello stato di fatto, riportata nel capitolo 4 del Documento di Piano, fa riferimento allo scenario 2013, quando il Piano ha avviato il proprio iter di formazione. Eventuali modifiche non sono state ritenute opportune in relazione alla coerenza del processo di valutazione degli scenari reference e di piano. L’aggiornamento dei dati sarà quindi oggetto del processo di monitoraggio delle azioni di Piano. Peraltro i tratti citati riguardano località oggetto di cantierizzazioni. Lo stato di fatto aggiornato delle piste ciclabili è comunque disponibile nei file Open Data dell'Amministrazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
147_01	(Bracco Re Srl) Presidente - Franco Malesci	450001/2017	09/10/2017 09:38:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.1 Reti	Elimina il testo originale

#### **Motivazione**

Nelle Figura 4.1 di pag. 31 e successivamente nella Figura 7.33 di pag. 226 e nell'Allegata Tav. 6 – Mobilità ciclistica viene impropriamente indicato il tracciato della Via Ofanto quale tratto terminale dello svincolo ciclopedonale di attraversamento della tangenziale est.

L'individuazione è errata sotto due profili:

- 1) la Via Ofanto -tratto sud (compreso tra la Via Folli e la Via Rombon) è una strada privata, di proprietà della scrivente Società e compresa nel comparto immobiliare di proprietà della stessa, sulla quale è stata arbitrariamente realizzata una pista ciclabile, nell'ambito del procedimento espropriativo finalizzato alla ristrutturazione dello svincolo della Tangenziale est di Milano, ma realizzata in difformità del progetto a tal fine approvato. L'utilizzo improprio della Via privata Ofanto prosegue dal settembre 2013 in assenza di qualsiasi autorizzazione in tal senso da parte della scrivente Società, come risulta dagli atti di invito e significazione indirizzati sin dal 7/1/2014 anche a codesto Comune e qui allegati sub doc. 1), rimasti, a oggi, privi di riscontro;
- 2) la Via privata Ofanto -tratto sud non ha le caratteristiche necessarie per costituire il sedime di una pista ciclopedonale, in quanto è interamente compresa all'interno di un comparto immobiliare privato e ha una mera funzione interna di collegamento tra la Via Folli e la via Rombon. In tal senso, la stessa segnaletica stradale la individua come una strada carrabile a fondo cieco. Anche il PU MS, nell'individuare gli itinerari a traffico ciclistico, non indica il tracciato e non fornisce chiare indicazioni circa il percorso di tale pista ciclopedonale, se lungo la Via Rombon in direzione di Lambrate o in direzione della Via Folli.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Si chiede lo stralcio della previsione della pista ciclopedonale sul sedime della Via Ofanto -tratto sud in tutti i punti indicati.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

#### **Valutazione tecnica**

Sul sedime della via Ofanto non è prevista nessuna pista ciclopedonale. Il tracciato della cintura verde interessa via Passo Rolle, non via Ofanto. L'osservazione si riferisce inoltre ad una pista ciclabile già realizzata.

#### **Modifica proposta**

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_08	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.2 Servizi – Parcheggi per biciclette	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
viene dato conto dei 3000 nuovo posti bici installati dal 2011 a oggi. Non c'è notizia del numero complessivo di posti bici oggi disponibili, della loro localizzazione e manca una stima del fabbisogno teorico attuale e di previsione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
NEL PARAGRAFO	..... DATI MANCANTI DA INTEGRARE.....

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La descrizione dello stato di fatto, riportata nel capitolo 4 del documento di piano, fa riferimento allo scenario 2013, quando il Piano ha avviato il proprio iter di formazione. Eventuali modifiche non sono state ritenute opportune in relazione alla coerenza del processo di valutazione degli scenari reference e di piano. L'aggiornamento dei dati sarà quindi oggetto del processo di monitoraggio delle azioni di piano. Il dato complessivo dell'offerta di sosta biciclette è in fase di implementazione e sarà disponibile nei file Open Data dell'Amministrazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
004_01	Diego Pogliani	448288/2017	23/08/2017 10:34:17

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.4 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Integrazione delle evoluzioni della rete BikeMI all'interno del piano urbano di mobilità

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
A ottobre 2016 sono presenti 280 stazioni, 3.500 biciclette tradizionali, 1000 bici a pedalata assistita (elettriche). I prelievi giornalieri hanno superato i 20.000 utilizzi al giorno, si contano 53.903 abbonati annuali attivi con un incremento del 36% r	Questo capitolo risulta essere una rendicontazione di quanto fatto sinora, mi sarei aspettato di trovare su un piano anche una descrizione dell'evoluzione del servizio in maniera prospettica sui prossimi anni. In allegato trovate una proposta di estensione del servizio.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il capitolo rappresenta correttamente lo stato di fatto. Le linee strategiche e le previsioni di sviluppo e ampliamento sono illustrate nel capitolo 7.3.3.3.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_09	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.4 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Il capitolo del Bike Sharing va profondamente rivisto alla luce del nuovo bando per il free floating, novità che impone di chiarire motivazioni e finalità del nuovo bando nonché ruolo e prospettive del BS attuale si ritiene utile alleggerire nel testo le informazioni di dettaglio

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	PARAGRAFO DA INTEGRARE

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La descrizione dello stato di fatto, riportata nel capitolo 4 del documento di piano, fa riferimento allo scenario 2013, quando il Piano ha avviato il proprio iter di formazione. Eventuali modifiche non sono state ritenute opportune in relazione alla coerenza del processo di valutazione degli scenari reference e di Piano. L'aggiornamento dei dati sarà quindi oggetto del processo di monitoraggio delle azioni di Piano. Si segnala che nella sezione di Piano relativa al progetto (cap. 7.3.3.3), viene introdotto il riferimento alla sperimentazione, già in atto, del bike sharing free floating.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
063_01	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.4 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Il paragrafo dedicato alla evoluzione del bike sharing si sofferma con analisi di dettaglio sulle singole fasi ed evoluzioni dal 2008, con informazioni che paiono da un lato eccessive e ridondanti rispetto agli obiettivi del PUMS (ad esempio con gli stadi di completamento delle della 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 3<sup>a</sup> fase e le tariffe del servizio), mentre dall'altro lato manca completamente l'informazione sull'attuale fase di sviluppo caratterizzata anche dall'offerta free floating. Il paragrafo va quindi in parte semplificato e in parte integrato.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Paragrafo da modificare e integrare

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>La descrizione dello stato di fatto, riportata nel capitolo 4 del documento di Piano, fa riferimento allo scenario 2013, quando il Piano ha avviato il proprio iter di formazione. Eventuali modifiche non sono state ritenute opportune in relazione alla coerenza del processo di valutazione degli scenari reference e di piano. L'aggiornamento dei dati sarà quindi oggetto del processo di monitoraggio delle azioni di piano. Si segnala che nella sezione di piano relativa al progetto (cap. 7.3.3.3), viene introdotto il riferimento alla sperimentazione, già in atto, del bike sharing free floating.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
040_04	(Comune di Sesto San Giovanni) Responsabile Servizio Mobilità e Trasporti - Jonathan Monti	448978/2017	06/10/2017 09:32:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.4 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Si chiede di verificare e approfondire il tema della ciclabilità verso il Nord Milano. Di particolare importanza è l'asse ciclabile del sistema urbano del Viale Zara/Viale Fulvio Testi, che assicura una relazione diretta tra il centro urbano di Milano e i territori del nord Milano. Si chiede altresì di dare conto delle linee di indirizzo e sviluppo dei sistemi di bike sharing di tipo free flow, in particolare rispetto alle relazioni con i Comuni c.d. di area urbana. A pag. 33 del Documento di Piano, nel §4.2.4 Servizi – Bike sharing, si chiede di aggiornare il paragrafo facendo riferimento ai servizi di bike sharing di tipo free flow, specificando obiettivi e strategie nel breve-medio periodo. A pag. 34 del Documento di Piano, dopo il §4.2.4 Servizi – Bike sharing, si chiede di aggiungere il seguente paragrafo: “4.2.5. Collegamenti con reti ciclabili dei territori extraurbani”, dedicato all'analisi della rete di itinerari ciclabili esistenti nei territori dei comuni limitrofi alla città di Milano e alla valutazione della opportunità di collegamento tra le reti ciclabili di Milano e quelle extraurbane.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione, con contenuti progettuali, fa riferimento a un capitolo con valenza ricognitiva dello stato di fatto, quindi non idoneo: le linee strategiche e le previsioni di sviluppo delle rate ciclabile e l'ampliamento del bike sharing sono infatti illustrate nel capitolo 7.3.3. Inoltre L'itinerario Zara-Testi rientra nel telaio degli itinerari principali e tutti i percorsi principali arrivano a connettersi agli itinerari esterni in coerenza con il piano MiBici. L'ampliamento del sistema di Bike Sharing è illustrato nel capitolo 7.3.3.3.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_09	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.2.4 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
il capitolo del Bike Sharing va rivisto alla luce del nuovo bando per il free floating, novità che impone di chiarire motivazioni e finalità del nuovo bando nonché ruolo e prospettive del BS attuale

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
INTEGRARE IL PARAGRAFO	..... INTEGRARE IL PARAGRAFO .....

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
La descrizione dello stato di fatto, riportata nel capitolo 4 del Documento di Piano, fa riferimento allo scenario 2013, quando il Piano ha avviato il proprio iter di formazione. Eventuali modifiche non sono state ritenute opportune in relazione alla coerenza del processo di valutazione degli scenari reference e di piano. L'aggiornamento dei dati sarà quindi oggetto del processo di monitoraggio delle azioni di Piano. Si segnala che nella sezione di piano relativa al progetto (cap. 7.3.3.3), viene introdotto il riferimento alla sperimentazione, già in atto, del bike sharing free floating.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
035_01	(Assopendolari) Federica Costa	449183/2017	05/10/2017 20:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.3.1 Nodo	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
In vista del nuovo traffico merci, passeggeri e regionale in arrivo nei prossimi anni è urgente dotare la città di quei passanti che sono stati demoliti alla fine degli anni venti. Il nodo di Milano va incrementato di infrastrutture, come già osservato dai miei colleghi dell'Associazione precedentemente su tavole, allegati e mail.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
...oppure la attraversano, utilizzando ad esempio il Passante Ferroviario – dedicato alle linee suburbane	<p>All'inizio del Capitolo 4.3.1 dopo la frase “oppure la attraversano, utilizzando ad esempio il Passante Ferroviario – dedicato alle linee suburbane”</p> <p>Per dotare di un servizio capillare il nodo ferroviario di Milano, per intercettare la domanda nella zona ovest di Milano è fondamentale pensare al Secondo Passante Ferroviario come servizio S ad ovest della città raccordando le direttrici Porta Genova e Romolo con le linee afferenti a Garibaldi (Milano Garibaldi passante, Milano Garibaldi Superficie, Ghisolfa), ovvero ripristinare l'ex cintura militare collegandola anche con il passante in essere e con il futuro ed eventuale Terzo Passante Ferroviario (Alias Secondo Passante Lotto B Ex Bivio Vigevano/Mirabello-Via San Gregorio-Stoppioni-Tiepolo-Beato Angelico-Amedeo-Ortica/Tiepolo-linea ideale per Rogoredo e per Porta Romana) – Passante Est-Ovest.</p> <p>Il Secondo Passante andrebbe ad intercettare nuove linee S attualmente attestanti a Milano Garibaldi e le linee da Malpensa per Mortara/Lomellina/Cintura Sud per agevolare e accelerare i traffici... nonché PER COMPLETARE LA “SEMI CIRCLE LINEE” DIVENTANTO UNA CIRCLE LINEE.</p> <p>Inoltre si andrebbe ad intercettare a Pagano e Milano Domodossola la zona delle caserme e le ben note e conosciute Seccanti Stradali Angiolini presso la stessa Pagano (Dove ci sarebbe un parcheggio sotterraneo).</p> <p>Un eventuale Terzo Passante di Milano occorrerebbe esclusivamente in questi casi</p>

	<p>1) La rinuncia della Linea di Gronda Merci (Saronno-Seregno-Bergamo)</p> <p>2) Una saturazione del passante di Milano in essere da destinare a treni AV e Regionali Veloci Per quanto riguarda il passante in essere questo va destinato a servizi Regionali Veloci e AV raccordando le direttrici non ancora inserite (Bivio Mirabello, Bivio Musocco, Lambrate, Porta Romana e lo stesso Secondo Passante Ferroviario – Passante Ovest Ex Cintura Militare). Con la costruzione del Secondo Passante Ferroviario di Milano ad ovest della città si risolvere molti problemi di traffico stradale e ferroviario. Il passante intercetterebbe (M1 a Pagano con parcheggio, M5 a Milano Domodossola con la zona delle caserme e l'Ex Fiera, Ghisolfi con le linee S e Garibaldi con le linee S e la lunga percorrenza passante). In questa ottica i servizi suburbani attualmente nel passante circolerebbero sulla cintura e su Milano Garibaldi Superficie.</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano; inoltre è attribuita al capitolo 4, entro il quale è descritta l'offerta dei servizi di mobilità esistenti senza riferimento agli aspetti progettuali che sono definiti nel capitolo 7. Si evidenzia comunque che, nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n. X/2524 del 17.10.2014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale le strategie relative al sistema ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
049_02	(Servizio Lunga Percorrenza Italia) Presidente - Teresa La Monaca	452579/2017	06/10/2017 19:59:20

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.3.3 Le linee S	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Migliore servizio all'utenza e circolazione ferroviaria

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>TESTO NUOVO Il tema del potenziamento infrastrutturale del nodo è trattato in maniera approfondita all'interno del documento trasportistico costituito dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014. Accanto agli interventi proposti dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014, è opportuno sottolineare alcune imprescindibili necessità, ancora irrisolte, che dovranno essere affrontate all'interno del Tavolo del Nodo di Milano istituito da Regione Lombardia e che dovranno indirizzare anche le scelte sul Secondo Passante. è in primo luogo importante trovare già nel breve periodo le soluzioni tecniche adeguate per la risoluzione di una delle maggiori criticità del nodo, costituita dal Bivio Mirabello e dall'attestamento dei treni nel fascio passante di Garibaldi a tal riguardo il PUMS propone al Tavolo Nodo Ferroviario Milanese di riconsiderare soluzioni infrastrutturali che contemplino il quadruplicamento della tratta e/o la realizzazione di un salto di montone al bivio di Greco; quest'ultima soluzione, se attuata con la velocizzazione degli ingressi a Garibaldi lato B. Mirabello e l'accorciamento delle sezioni di blocco a 450m (previsti dall'allegato B alla DGR X/2524 del 17/10/2014), sarebbe potenzialmente in grado di consentire una capacità anche superiore a 30treni/ora per direzione; In sintesi due linee parallele: • una linea dovrà inserirsi a Milano Repubblica permettendo treni da Porta Vittoria-Repubblica-Mirabello-Monza e viceversa - l'altra dovrà inserirsi a Milano Garibaldi. Punto di raccordo tra le due linee presso la fermata Milano Sondrio M3 (in modo da permettere passaggi da</p>

	<p>una linea all'altra (Ex Bivio Magna) • Il passante in essere va ricordato anche a Porta Romana, Lambrate e Bivio Musocco nonché al futuro Secondo Terzo Passante - Passante Ovest (Ex Cintura Militare) Per il PUMS, obiettivo cardine per la creazione di un vero sistema ferroviario metropolitano, è la progressiva eliminazione di tutti i principali bivi a raso sulle tratte interessate dalle linee S: oltre al nodo di Rho, già previsto, e a quello di Bovisa, di estrema importanza è la risoluzione dei conflitti tra flussi di traffico lungo l'asta Monza - Greco; a tal riguardo occorre fare sintesi dei numerosi studi prodotti in passato ed inquadrarli in uno scenario coerente con le strategie – non ancora definite - per il prolungamento del Gottardo in territorio italiano e del Secondo Passante; La linea dal Gottardo dovrà inserirsi ANCHE A MILANO REPUBBLICA.</p> <p>Deliberazione n. X/2524 del 17.10.2014 – Istituzione del Tavolo nodo ferroviario milanese per le attività connesse allo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano. Il tavolo è composto da Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie Nord e RFI ed ha una funzione di coordinamento e monitoraggio degli interventi e di studio dell'evoluzione del nodo in termini sia infrastrutturali che di servizi. PUMS – PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – DOCUMENTO DI PIANO 132/374 Si tratta di interventi anche molto impegnativi sotto l'aspetto tecnico ed economico ma PRESCRITTE E SOTTOSCRITTI DALL'ITALIA IN SEDE EUROPEA ED INTERNAZIONALE Il Nodo di Milano, inoltre, quale crocevia dei corridoi TEN-T, compreso l'asse nord-sud del Gottardo, pone la necessità di affrontare alcuni ulteriori temi centrali al fine di rendere compatibile il potenziamento dei servizi rapidi di massa con lo sviluppo massiccio dei servizi di lunga distanza legati all'Alta Velocità: • la verifica della capacità delle linee in relazione agli sviluppi previsti nel medio lungo periodo dei diversi tipi di servizio (AV, IC, RE, linee S) ed alla possibilità di garantire la massima integrazione di questi tra loro e con il servizio urbano; • l'identificazione degli interventi infrastrutturali, tecnologici ed afferenti le normative di esercizio atti a garantire al minor costo e nei minori tempi l'adeguamento di tale capacità ai nuovi fabbisogni dell'offerta nonché sulla base di previsioni realistiche di sviluppo dei servizi ferroviari e tenendo conto delle nuove tecnologie di gestione della circolazione. Se il</p>
--	---

	<p>progetto del Primo Passante prevedeva, inizialmente, tre tipi di servizio: comprensoriale (area metropolitana), interpolo, regionale, con una prevalenza (frequenza) dei servizi suburbani e sui poli più prossimi a Milano, oggi è ragionevole prevedere un pieno utilizzo del passante per il trasporto rapido di massa dell'area metropolitana e dei suoi poli più adiacenti (Interpolo e AV), del tutto evidente la necessità di soddisfare con un servizio di elevate prestazioni l'insieme degli spostamenti regionali - ovvero tutti quelli che possono essere compiuti in un'ora di viaggio, che, nell'area milanese, interessano circa 7 milioni d'abitanti garantendo che tutti i treni regionali possano circolare sul nodo di Milano integrandosi con ogni altro servizio e recapitando direttamente gli spostamenti in città. Lo studio di fattibilità sul Secondo Passante del 2007 ha già esplorato, insieme ai possibili tracciati, molti interventi puntuali atti a realizzare nel nodo una circolazione più rispondente alle prestazioni richieste dai nuovi servizi e a riorganizzare gli attestamenti per una migliore corrispondenza tra categorie di servizio. Nel frattempo, in ordine alla realizzazione di nuove fermate sulla cintura, si è progressivamente affermato il tema della cosiddetta "Circe line" da intendersi sia come linea circolare a servizio del potenziamento delle linee di cintura per i servizi suburbani - per sfruttare potenzialità, oggi poco o scarsamente sfruttate, che queste tratte hanno per la mobilità urbana - sia come l'inviluppo, in Milano, di tutte le reti ferroviarie che vengono dalla regione. Consolidato uno scenario di sviluppo del modello di servizio, si tratta ora di procedere ad una verifica sistematica - in termini di fattibilità, tempi, costi e risultati conseguibili - delle diverse alternative di istradamento/attestamento dei singoli servizi, degli interventi conseguentemente necessari e dei possibili lotti funzionali del Secondo Passante attivabili anche in fasi diverse. LA SOLUZIONE PER IL SECONDO PASSANTE FERROVIARIA DOVRA ESSERE un Passante con caratteristiche "metropolitane" (analogamente al Passante attuale): la nuova linea verrebbe allacciata verso nord alle tre direttrici monzesi (Garibaldi Fs, Garibaldi Passante e Ghisolfa), mentre verso sud coprirebbe aree ad ovest della città attualmente non servite dal ferro (Milano Romolo e Milano Porta Genova) Riguardo al Terzo Passante Ferroviario di Milano (Passante Nord/Ovest-Est/Sud) se necessario dovrà riproporre il vecchio tracciato abbandonato nel</p>
--	---

	1932 (con raccordo ANCHE VERSO MONZA) A tale proposito, è stato avviato un gruppo di lavoro nell'ambito del Tavolo nodo ferroviario milanese, coordinato da Regione Lombardia, che ha come obiettivo la differenziazione del regime normativo di circolazione per i sistemi di tipo suburbano rispetto a quelli di carattere nazionale e di lunga percorrenza. Ovviamente TUTTE LE LINEE PRESENTI E FUTURE DOVRANNO ESSERE RACCORDATE TRA LORO
--	--

---

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione addotta alla osservazione 035_01.
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
127_02	(Comitato La Goccia) Delegato Comitato La Goccia - Gianmatteo Dradi	455761/2017	09/10/2017 12:24:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.5 L'offerta di sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

#### **Motivazione**

Fabbisogni per la sosta dei residenti Il piano appare carente sotto il profilo della diagnostica del fabbisogno arretrato ed insoddisfatto per la popolazione residente, fabbisogno che finisce per determinare inevitabilmente comportamenti scorretti in numerose parti della città. Si evidenzia d'altra parte che tale diagnostica è completamente assente anche nel PGT.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Intero capitolo	Si chiede dunque che il piano sia completato da analisi di dettaglio locale e da previsioni di adeguati interventi strutturali e non solo di regolamentazione che risulterebbe altrimenti irrealistica ed inattuabile.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

#### **Valutazione tecnica**

Le analisi del fabbisogno di sosta sono effettuate nell'ambito del PGU e nei piani di settore. Il Piano Generale del Traffico Urbano prevede una estensione delle aree in cui istituire la sosta tariffata e, laddove previsto, la salvaguardia di spazi per i residenti o la gratuità sulle strisce blu per gli stessi, denominate Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica – ZPRU. (cfr cap. 7.4.1)

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
048_02	(Camera dei Deputati) Deputata - Paola Carinelli	455795/2017	06/10/2017 18:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.5 L'offerta di sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Fabbisogni per la sosta dei residenti Il piano appare carente sotto il profilo della diagnostica del fabbisogno arretrato ed insoddisfatto per la popolazione residente, fabbisogno che finisce per determinare inevitabilmente comportamenti scorretti in numerose parti della città. Si evidenzia d'altra parte che tale diagnostica è completamente assente anche nel PGT.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Intero capitolo	Si chiede dunque che il piano sia completato da analisi di dettaglio locale e da previsioni di adeguati interventi strutturali e non solo di regolamentazione che risulterebbe altrimenti irrealistica ed inattuabile.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 127_02.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
054_01	(Edelman a nome di Ujet) Davide Sicolo	452548/2017	07/10/2017 10:37:32

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.7 La rete di ricarica elettrica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Le seguenti misure dovrebbero essere adottate a livello locale: introduzione di incentivi per acquisto o affitto (leasing) di scooter elettrici; incentivi alla 'rottamazione' di scooter tradizionali in cambio di acquisto di scooter elettrici non inquinanti (come in Francia); costruzione di parcheggi gratuiti dedicati a moto/scooter elettrici. Contemporaneamente è auspicabile l'adozione di misure contro l'inquinamento provocato da scooter tradizionali: provvedimenti contro la circolazione degli scooter euro2; in alcune aree di Milano, pollution charge per gli scooter euro 3, maggiore tassazione, ticket più alti per i parcheggi; agevolazioni fiscali per aziende che scelgono flotte di moto/scooter elettrici; promozione di campagne di comunicazione a favore di moto/scooter elettrici, evidenziando anche l'inquinamento provocato dagli scooter tradizionali; incentivare la sinergia tra diversi mezzi di trasporto; promozione l'apertura di tavoli di lavoro tra i diversi attori, produttori compresi.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le richieste dell'osservante non afferiscono alla scala di Piano per quanto attiene la puntuale definizione degli incentivi. Nel capitolo dedicato alla mobilità elettrica, il PUMS comunque già prevede alcune indicazioni atte a favorire gli scooter elettrici, rispetto a quelli a maggior impatto ambientale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_01	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.7 La rete di ricarica elettrica	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Lo stato di fatto che viene descritto risale a circa due anni fa e riporta indicazioni numeriche superate. Si chiede l'aggiornamento dei dati numerici presentati come stato di fatto.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La dotazione di punti di ricarica in aree pubbliche della città è pari a 34 di colonnine, per un totale di 68 punti di ricarica, localizzati in funzione delle caratteristiche urbanistiche delle città, delle esigenze degli utilizzatori, dei flussi di traff	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La descrizione dello stato di fatto, riportata nel capitolo 4 del Documento di Piano, fa riferimento allo scenario 2013, quando il Piano ha avviato il proprio iter di formazione. Eventuali modifiche non sono state ritenute opportune in relazione alla coerenza del processo di valutazione degli scenari reference e di Piano. L'aggiornamento dei dati sarà quindi oggetto del processo di monitoraggio delle azioni di Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
045_03	(Comune di Segrate) Dirigente Territorio e Sviluppo Economico - Maurizio Rigamonti	455810/2017	06/10/2017 16:34:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
4.8.2 La dotazione intermodale	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
DOCUMENTO DI PIANO PAG 49, cap 4.8.2 Non risultano ad oggi realistiche le previsioni di cui al capitolo citato in merito alla realizzazione di interventi di nuova viabilità in grado di massimizzare le potenzialità del probabile ampliamento dell'impianto intermodale di Milano Segrate. La riqualificazione della cosiddetta SP14 Rivoltana è in attesa di essere attuata fin dalla realizzazione dell'ultimo tratto della BreBeMi (citata anche al paragrafo 7.1.1.8).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
In considerazione della portata dei temi da affrontare, non è possibile individuare una parte di testo da modificare, ma occorre che il capitolo in questione venga aggiornato in coerenza con le previsioni sovra locali in tema di logistica e relativi impat	Vedi sopra

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non costituisce osservazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
032_01	Gregorio Praderio	449166/2017	05/10/2017 15:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
5.1.2 Il quadro evolutivo nel decennio 2014-2024 e la struttura insediativa delineata dal PGT	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>I dati di incremento atteso della popolazione e degli addetti riportati alle pagine 55, 64 e 65 non corrispondono a quelli di PGT: • per il PUMS i nuovi abitanti di età superiore agli 11 anni saranno 73.000 (pag. 64), per il PGT i nuovi abitanti totali saranno oltre 182.000, ovvero più del doppio (punto 5.3 della relazione di DdP, pag. 272); • i nuovi addetti per il PUMS saranno 50.000 (pag. 65), il PGT prevede invece la realizzazione di 12.104.199 mq di nuova slp (si veda il punto 5 alla pag. 28 della sintesi non tecnica della VAS), di cui si stima circa il 25% non residenziale (ovvero circa 3 milioni di mq di slp), che utilizzando un generoso parametro di conversione di 30 mq/addetto, corrispondono a circa 100.000 addetti. La pianificazione delle infrastrutture per la mobilità non corrisponde quindi a quella urbanistica, che prevede incrementi più che doppi. Si richiama in proposito il contributo già presentato sul tema con PG 254061/2015, ma non valutato.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Questi scenari previsionali risultano anche coerenti con le previsioni insediative definite dagli strumenti urbanistici e, in primo luogo, dal Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, approvato nel 2012, e da quelli vigenti nei comuni della Provincia di Milano.</p>	<p>Questi scenari previsionali non risultano coerenti con le previsioni insediative definite dagli strumenti urbanistici e, in primo luogo, dal Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, approvato nel 2012, che andrà pertanto revisionato per portarlo a coerenza con le previsioni insediative stimate dal PUMS.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
<p>Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span></p>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Si conferma quanto già valutato in occasione della citata osservazione 254061/2015: "Non è stata recepita l'osservazione in quanto, come già indicato per le stime relative alle dinamiche della popolazione residente, si ritiene che il Piano abbia tenuto conto al meglio dei dati disponibili. Le differenze fra le ipotesi di variazione del numero degli addetti alla base del PUMS e potenziale insediativo teorico del PGT, sono in buona misura dovute ai differenti orizzonti temporali dei due piani. Si aggiunga comunque che, non fissando il PGT per gran parte delle aree di trasformazione una destinazione funzionale vincolata, la previsione sul numero di addetti generali è soggetta a possibili variazioni anche in fase attuativa degli interventi".</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
123_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457976/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
5.2.2 Tasso di motorizzazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>LE SCELTE DEL PIANO... .. molte altre capitali europee (oggi circa 30/40auto ogni 100 abitanti)... In un documento che vorrebbe avere spessore scientifico si dovrebbero evitare affermazioni di questo tipo, generiche, e comunque enunciate in senso banalmente divulgativo, ossia senza tenere alcun conto delle diverse realtà urbanistiche, produttive e ambientali. Per quanto riguarda Parigi, utilizziamo uno studio dell'Observatoire de la mobilité en Ile-de-France del gennaio 2013. Il calcolo su Parigi "grande couronne" (Parigi metropoli) sarebbe di 530 veicoli ogni 1000 abitanti. Siamo, poco ci manca, al doppio dell'enunciato del PUMS, giusto perché il dato è assunto in modo diverso, e cambia tutto lo scenario. E non staremo di contro a paragonare la nostra rete pubblica MM con quella parigina. L'unica comparazione accettabile deve tener almeno conto del rapporto complesso tra superficie/densità abitativa/mezzi.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non costituisce osservazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
111_03	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460637/2017	09/10/2017 11:57:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
5.3 La domanda di mobilità per le merci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	"Nel 2002 il Comune di Milano ha commissionato al Politecnico una indagine specifica sul settore del trasporto delle merci per avere un quadro d'insieme della situazione e individuare i possibili punti di intervento; ad oggi è comunque in corso una nuova indagine, che sarà disponibile nel 2015" (al paragrafo 5.3 LA DOMANDA DI MOBILITÀ PER LE MERCI). Ne discende che il PUMS attuale è stato elaborato su dati riferiti a un periodo remoto; l'impovertimento delle attività, lo sappiamo tutti, ha tagliato scambi e posti di lavoro. Il traffico veicolare, si è già ridotto; se pare non lo sia, ciò è dovuto ai tagli e alle riduzioni, sia gli assi del sistema, che ai relativi parcheggi, soprattutto su nodi essenziali, degli ultimi singoli provvedimenti locali. Subito a seguito, nel PUMS, si porta inoltre a supporto una indagine AMAT del 2007, limitata a un'area specifica attorno alla Stazione Centrale, con la pretesa di espanderla per analogia (del tutto presunta ed inesistente per la diversità dei poli di attrazione) sull'intera area comunale. È un approccio datato e approssimativo.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non costituisce osservazione nei termini previsti.

<b>Modifica proposta</b>



**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
099_02	(Azienda Trasporti Milanese S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2 Valutazione degli scenari di piano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Rafforzamento dei presupposti e degli obiettivi legati all'intervento di adeguamento degli impianti della M2

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Rifacimento sistema di segnalamento e impermeabilizzazione di M2 (per miglioramento della regolarità e aumento della frequenza). Nota: in via cautelativa e in favore di sicurezza, questo intervento è da intendersi come un vincolo: sono stati inseriti solo i costi, ma non i suoi ulteriori benefici. L'obiettivo infatti è di evitare che l'obsolescenza e il degrado strutturale degli impianti di terra e di bordo mettano a rischio la regolarità del servizio penalizzando la capacità di trasporto della linea, già interessata da condizioni di afflusso anomalo nelle stazioni di corrispondenza con la ferrovia, laddove si registrano anche situazioni di over capacity negli intervalli di maggior concentrazione del traffico di punta. L'incremento di performance degli impianti eviteranno oltretutto di vanificare i vantaggi attesi dal piano di investimenti per il rinnovo del parco rotabile già avviato.	L'obiettivo infatti è di evitare che l'obsolescenza e il degrado strutturale degli impianti di terra e di bordo mettano a rischio la regolarità del servizio penalizzando la capacità di trasporto della linea, già interessata da condizioni di afflusso anomalo nelle stazioni di corrispondenza con la ferrovia, laddove si registrano anche situazioni di over capacity negli intervalli di maggior concentrazione del traffico di punta. L'incremento di performance degli impianti eviteranno oltretutto di vanificare i vantaggi attesi dal piano di investimenti per il rinnovo del parco rotabile già avviato.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione ribadisce concetti già presenti nel Piano, che pertanto non si ritiene necessario specificare ulteriormente.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
099_07	(Azienda Trasporti Milanese S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.2 Sviluppo della metropolitana e introduzione di nuove linee di forza prevalentemente urbane	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Ammonimento su problemi gestionali e di inefficienza connessi al concept della prevista M6 soprattutto in riferimento alla doppia diramazione del tracciato

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per la prima, ridenominata "M6", avendo dimostrato le migliori performances si è quindi effettuato uno specifico approfondimento, che ha portato alla definizione di tracciati alternativi, la cui fattibilità tecnica, dovrà essere valutata attraverso specif	Che analizzino anche i problemi sia operativi che di inefficienza economica dell'investimento infrastrutturale legati alla doppia diramazione, alla luce delle esperienze negative già maturate rispetto alle biforcazioni sulla rete attuale, con particolare riferimento all'inadeguatezza del livello di servizio offerto in alcuni periodi o fasce orarie non di punta nelle stazioni poste sui rami periferici, inevitabilmente dimezzato rispetto a quello offerto nella tratta centrale. I tracciati analizzati hanno in comune il servizio sull'asse Sempione/Certosa e Tibaldi/Quaranta mentre lasciano aperte le diverse possibilità di connessione terminale della linea sia a nord (verso Molino Dorino e/o verso Baranzate) che a sud (Noverasco e/o Ponte Lambro), nonché l'effettivo percorso all'interno dei bastioni.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il PUMS demanda l'esatta definizione del tracciato della M6 (con eventuali sbinamenti) a successive fasi di approfondimento progettuale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
147_03	(Bracco Re Srl) Presidente - Franco Malesci	450001/2017	09/10/2017 09:38:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.2 Sviluppo della metropolitana e introduzione di nuove linee di forza prevalentemente urbane	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>In base al P.G.T. vigente (cfr. Tavola S.02/2C del Piano dei Servizi), il comparto immobiliare di proprietà della scrivente Società è interessato dalla previsione del percorso di una futura linea di forza del trasporto collettivo (LDF B). Il PUMS ha confermato tale previsione, senza però tener conto delle criticità esposte dalla scrivente Società già in sede di adozione del P.G.T. (sub doc. 3), come riportate in sede di suggerimenti e proposte nell'ambito del procedimento per la redazione del nuovo Documento di Piano e delle varianti al Piano dei Servizi e delle Regole del P.G.T. vigente (sub doc. 2) e in questa sede di seguito riproposte. La presenza dello svincolo della Tangenziale rende concretamente inattuabile la realizzazione della suddetta linea di forza LDF B secondo il tracciato previsto dal PUMS alla Tavola 6.5 di pag. 91, in quanto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nel caso in cui tale linea di forza fosse una linea di trasporto in superficie, sarebbe impossibile l'attraversamento dello svincolo della Tangenziale stessa;</li> <li>• nel caso in cui la linea di forza fosse una linea di trasporto sotterranea, la presenza di reti, impianti e rogge sotterranee nel comparto interessato di proprietà della scrivente Società, ne renderebbe tecnicamente impossibile la realizzazione. (con preghiera al Prof. Pizzi di verificare se il PUMS ha chiarito quale sia l'utilizzo della linea di forza individuata per il comparto in questione e nel caso di stralciare quella non scelta).</li> </ul>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Si chiede di non dare attuazione alla previsione del tracciato della linea di forza LDF B in quanto concretamente e tecnicamente inattuabile e interferente con le aree di proprietà della scrivente Società. Quindi si chiede lo stralcio di tale previsione d</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Nel testo si esplicita che la linea di forza LdFB risulta composta dalla sovrapposizione di linee tranviarie già esistenti e che pertanto la riconversione in linea di forza prevista dal Piano si traduce in una velocizzazione e riqualificazione delle stesse. Ciò quindi non impatterà con la proprietà dello scrivente e pertanto non si ritiene di dover eliminare il paragrafo.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
147_05	(Bracco Re Srl) Presidente - Franco Malesci	450001/2017	09/10/2017 09:38:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.2 Sviluppo della metropolitana e introduzione di nuove linee di forza prevalentemente urbane	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
In relazione all'osservazione n. 3), si chiede di non dare attuazione alla previsione del tracciato della linea di forza LDF B in quanto concretamente e tecnicamente inattuabile e interferente con le aree di proprietà della scrivente Società. Quindi si chiede lo stralcio di tale previsione dalla Figura 6.5 di pag. 91

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Nel testo si esplicita che la linea di forza LdFB risulta composta dalla sovrapposizione di linee tranviarie già esistenti e che pertanto la riconversione in linea di forza prevista dal Piano si traduce in una velocizzazione e riqualificazione delle stesse. Ciò quindi non impatterà con la proprietà dello scrivente e pertanto non si ritiene di dover eliminare il paragrafo.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Osservazione inserita nel box "Tavola da modificare" ma riferita alla figura 6.5 a pag. 91

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
017_03	(Gruppo "Cavalcavia Serra - Milano in alta quota") Portavoce Gruppo "Cavalcavia Serra - Milano in alta quota" - Silvia Marta Flavia Di Stefano	460652/2017	26/09/2017 10:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.4 Sviluppo della rete tranviaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Mancanza di un collegamento pedonale rapido da Piazza Pompeo Castelli (via degli Alianti) a Bovisa (via Giuseppe La Masa).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Relativamente alla linea tranviaria 7, sono stati sviluppate due ipotesi di tracciato con altrettante varianti per la tratta Niguarda-Certosa, ovvero: • linea Gobba-Certosa con percorso "alto" lungo il tracciato Gobba-Precotto Niguarda-Affori-Bovisa-Cert	Per connettere ulteriormente i quartieri Mac Mahon e Bovisa, è prevista la realizzazione di una passerella pedonale e ciclabile che scavalchi la ferrovia. La passerella collegherà via degli Alianti a via Giuseppe La Masa (come illustrato in "Allegato 5").

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La proposta è coerente con le linee di indirizzo del PUMS, soprattutto nell'ottica del superamento di punti critici, tuttavia per l'analisi dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di dettaglio. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
099_12	(Azienda Trasporti Milanese S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.4 Sviluppo della rete tranviaria	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Esigenza di reinquadrare le ipotesi di modifica della rete tranviaria in centro in conseguenza degli interventi già attuati ad aprile 2017

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>L'ipotesi considerata prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modifica di percorso del tram 2 da Bovisa a Molise (nella figura in rosso);</li> <li>• linea n. 12 attestata a Cairoli (nella figura in grigio);</li> <li>• divisione del tram 14 in due tronconi: il n. 14 da Cairoli a Musocco (in viola) ed il n. 8 da Armorari a Lorenteggio (verde scuro);</li> <li>• arretramento del capolinea del tram 15 a Missori (in blu);</li> <li>• il tram n. 19 devia per Cenisio-Bramante-Broletto e prende il percorso del tram n. 2 sino al capolinea Negrelli/S. Cristoforo (in arancio);</li> <li>• linea n. 27 limitata a piazza Fontana (in rosso scuro);</li> <li>• il n. 19 sui Bastioni occidentali viene sostituito dalla nuova linea n. 30 Centrale-Porta Genova-XXIV Maggio (in azzurro).</li> </ul> <p>o scenario, sebbene rappresenti solo uno dei possibili schemi funzionali in grado di coprire le relazioni descritte, è risultato con rapporto benefici/costi significativamente positivo, in quanto le simulazioni non hanno evidenziato possibili perdite di utenza mentre comporta significativi risparmi in costo di esercizio.</p>	<p>Una delle ipotesi considerate prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• modifica di percorso del tram 2 da Bovisa a Molise (nella figura in rosso);</li> <li>• linea n. 12 attestata a Cairoli (nella figura in grigio);</li> <li>• divisione del tram 14 in due tronconi: il n. 14 da Cairoli a Musocco (in viola) ed il n. 8 da Armorari a Lorenteggio (verde scuro);</li> <li>• arretramento del capolinea del tram 15 a Missori (in blu);</li> <li>• il tram n. 19 devia per Cenisio-Bramante-Broletto e prende il percorso del tram n. 2 sino al capolinea Negrelli/S. Cristoforo (in arancio);</li> <li>• linea n. 27 limitata a piazza Fontana (in rosso scuro);</li> <li>• il n. 19 sui Bastioni occidentali viene sostituito dalla nuova linea n. 30 Centrale-Porta Genova-XXIV Maggio (in azzurro).</li> </ul> <p>Tale scenario, sebbene rappresenti solo uno dei possibili schemi funzionali in grado di coprire le relazioni descritte, è risultato con rapporto benefici/costi significativamente positivo, in quanto le simulazioni non hanno evidenziato possibili perdite di utenza mentre comporta significativi risparmi in costo di esercizio.</p> <p>Si tratta evidentemente di ipotesi che alla luce degli interventi già attuati dall'Amministrazione ad aprile 2017, di ristrutturazione della rete tranviaria, proprio per semplificare i percorsi in centro e migliorare i collegamenti con la periferia, potranno essere riverificate coerentemente con l'assetto di rete già in esercizio.</p>



**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

L'osservazione fa riferimento all'assetto di rete simulato nella costruzione degli scenari esplorativi e pertanto, la richiesta di aggiornamento rispetto a quanto attuato dall'amministrazione nell'aprile 2017 non è compatibile con i contenuti del capitolo.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_13	(Municipio 5) Deliberazione n. 46 del 02/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.4 Sviluppo della rete tranviaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Restituire ai cittadini un servizio cruciale in ore notturne dei tram 15 e 24 lungo direttrici sguarnite di collegamenti metropolitani e in considerazione di ambiti caratterizzati da sensibile sviluppo urbanistico

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
...prolungamento tram 24 a Noverasco :	" e del tram 15 a Rozzano, Guido Rossa, ripristinare le corse notturne delle linee 24 e 15"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_14	(Municipio 5) Deliberazione n. 46 del 02/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.5.4 Sviluppo della rete tranviaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Nel contesto del suddetto capitolo titolato “sviluppo della rete tranviaria” è assente un qualsiasi cenno relativo alla percorrenza di bus di linea all’interno del Borgo di Chiaravalle i cui cittadini devono recarsi a piedi fino alla fermata della 77 in via San Dionigi per trovare l’unico collegamento con la città. Il bus 77, di dimensioni standard, non trova spazio di manovra utile nelle strette vie del borgo, ma il disagio, specialmente per la popolazione anziana, qui in prevalenza, è da sempre lamentato e attende di essere superato con soluzioni idonee.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
.... Ulteriore prolungamento da Noverasco a Poasco, con una nuova stazione sulla linea Milano - Pavia:	Ricerca di soluzioni per servizio di percorrenza di mezzi pubblici all'interno del Borgo di Chiaravalle, sin qui assente, anche mediante il reperimento di veicoli idonei, compatibili per dimensioni con le strade anguste dei borghi stessi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
099_09	(Azienda Trasporti Milanese S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.6 Azioni volte a migliorare l'efficienza dei servizi di trasporto pubblico di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Integrazione su specifiche riguardanti i valori obiettivo relativi agli interventi di velocizzazione della rete TPL

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>la gerarchizzazione della rete di Trasporto pubblico di superficie, con individuazione di una rete primaria di forza che interessa circa il 28% degli attuali servizi di superficie (espressi in vetture*km/anno), prevalentemente tranviaria, rispetto alla quale definire obiettivi più marcati di aumento della velocità commerciale, in funzione di un'analisi preliminare condotta per macro ambiti territoriali. L'obiettivo posto è di un incremento medio della velocità su tale rete del 30%, conseguito attraverso il raggiungimento dei seguenti valori soglia:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 12 km/h entro la Cerchia dei Bastioni;</li> <li>• 14 km/h, nella corona compresa fra la Cerchia dei Bastioni e la Cerchia Filoviaria;</li> <li>• 18 km/h, al di fuori della Cerchia Filoviaria;</li> <li>• L'aumento generalizzato del 10% della velocità commerciale della restante rete di superficie.</li> </ul>	<p>I valori di incremento di velocità sopra esposti rappresentano evidentemente valori obiettivo massimi teorici, che puntano a conseguire integralmente e ad estendere in maniera induttiva i risultati più consistenti raggiungibili su alcuni tratti di linea attualmente più critici (derivati ad esempio dagli studi preliminari per il progetto delle linee T) ai restanti rami della rete di riferimento, quindi ipotizzando che gli interventi di protezione e preferenziamento semaforico ottengano in generale il medesimo impatto sulle prestazioni del servizio in tutti i contesti di rete.</p> <p>In base ai risultati della prima applicazione dell'asservimento semaforico, pur parziale e sperimentale, attuato sulla linea 9 a partire dal 2015, i risultati concretamente conseguibili potrebbero comunque attestarsi tra il 5 e il 15%.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
I risultati delle prime sperimentazioni appaiono a prima vista limitati a causa della necessità di apportare opportuni adeguamenti tecnologici ai sistemi di geolocalizzazione dei mezzi/AVM, di comunicazione, di preferenziamento, ai regolatori semaforici nonché alla Centrale di Controllo, i cui costi sono previsti nella specifica voce di spesa prevista dal PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_06	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Qualsiasi intervento atto ad eliminare parcheggi deve sempre essere accompagnato da un intervento compensativo in quanto attualmente la domanda di stalli per la sosta è superiore all'offerta.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"il recupero degli spazi [...] occupazioni di suolo per locali pubblici, edicole, chioschi."	L'eventuale riduzione dell'attuale offerta di sosta regolare e di quella irregolare ma tollerata e consolidata (es: quella sotto i filari alberati) deve sempre prevedere contestuali interventi compensativi di pari entità nelle immediate vicinanze.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La riduzione dell'offerta di sosta regolare sarà valutata caso per caso, ed eventualmente saranno analizzate misure di compensazione nelle aree circostanti, ma non può costituire vincolo per la realizzazione di percorsi ciclabili continui e lineari. La sosta irregolare non costituisce offerta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_09	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
6.2.8.1 Azioni basate sulla regolamentazione della sosta veicolare	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Rilasciando l'avviso sul parabrezza, il trasgressore viene incentivato a pagare la sanzione immediatamente, consentendo al cittadino di risparmiare i costi di notifica e riducendo per il Comune il rischio di evasione. Utilizzando invece i dispositivi di accertamento senza avviso, il trasgressore viene chiamato a pagare obbligatoriamente anche i costi di notifica, aumentando il rischio di evasione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"l'utilizzo mirato di tecnologie [...] in ogni ambito"	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Abbandonare il nuovo sistema di accertamento della sosta irregolare con i dispositivi di rilevazione con fotografia senza rilascio dell'avviso sul parabrezza, o quantomeno non addebitare il costo di Euro 11,00 di notifica.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il PUMS non è lo strumento per valutare modifiche del processo di sanzionamento.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
045_01	(Comune di Segrate) Dirigente Territorio e Sviluppo Economico - Maurizio Rigamonti	455810/2017	06/10/2017 16:34:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1 Milano città metropolitana	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
DOCUMENTO DI PIANO Come evidenziato in occasione dei tavoli interistituzionali tra Comune di Segrate, Città Metropolitana, Regione, Comune di Milano e operatori privati, si evidenzia come il PUMS faccia riferimento a rilievi, dati e relative interpretazioni che non considerano atti e programmi più recenti: • Nuovo Masterplan Linate 2020 che modifica radicalmente l'offerta di mobilità della zona e che prefigura localmente interventi di viabilità discutibili sulla cosiddetta SP14 Rivoltana; • Progetto di riqualificazione della cosiddetta SP14 Rivoltana che ad oggi risulta in discussione; • Accordo di Programma (Comune di Segrate, Città Metropolitana di Milano, Regione Lombardia, Westfield Milan) per la realizzazione del centro commerciale più grande d'Europa (con milioni di visitatori attesi ogni anno); • Elementi strategici inseriti nel PRMT riguardanti l'ambito di Segrate e del suo intorno.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
In considerazione della generalità dei temi sopraelencati, non è possibile individuare una specifica parte di testo da modificare, ma occorre implementare il PUMS facendo specifico riferimento ai documenti sopracitati ed ai relativi tavoli tecnico-politic	Vedi sopra

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il PUMS circoscrive la programmazione viabilistica entro i confini comunali della città di Milano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
098_03	Jonathan Monti	458304/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1 Milano città metropolitana	

<b>Motivazione</b>
Si chiede di affrontare, in una logica di città allargata, il tema dell'elevata congestione della rete tangenziale e della necessità che le nuove infrastrutture entrate in esercizio (est esterna e Brebemi in particolare) lavorino a sistema con la rete urbana. Sulla congestione delle tangenziali (est e ovest in modo particolare) il Pums dovrebbe indicare possibili soluzioni che guardino non solo alla pur auspicabile riduzione del traffico veicolare, ma soprattutto al recupero di efficienza della rete, nonché a ipotesi di riassetto del sistema dei pedaggi.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La risoluzione delle criticità che determinano congestione sulla rete tangenziale, richiede la realizzazione di interventi sulla rete stradale e del trasporto pubblico di area vasta, essa potrà essere affrontata solo alla scala più ampia di città metropolitana e regionale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
036_02	(ASSOPENDOLARI) Presidente Lombardia - Federica Zorzi	458310/2017	05/10/2017 20:25:32

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Monza: troppi treni in centro città, il comitato diffida Rfi</p> <p>Nuova riunione del comitato antirumore no Tav a Monza: raccolta firme per un diffida a Rfi sul passaggio di treni merci dal centro città. «Non vogliamo che si verifichi anche qui un incidente come quello che nel 2009 ha devastato Viareggio». Per ora l’hanno firmata una cinquantina di persone, tutte residenti lungo la ferrovia. Si tratta della “denuncia in prevenzione, nonché diffida e messa in mora per il possibile verificarsi futuro di catastrofi, incendi e danni a persone e cose di cui Rfi e tutti i soggetti coinvolti devono ritenersi fin da ora responsabili” che l’avvocato Bruno Santamaria ha presentato sabato mattina negli spazi della rotonda di San Biagio, in via Prina, nel corso della conferenza stampa organizzata dal “Comitato antirumore – No tav a Monza”, coordinato da Giampietro Mosca. Perché nel cuore della città i treni ad alta velocità non dovranno passare. «È troppo pericoloso – ha ribadito Mosca – è un progetto folle: non vogliamo che si verifichi anche qui un incidente come quello che nel 2009 ha devastato Viareggio». Il comitato lavora da diversi mesi per sensibilizzare popolazione e istituzioni sull’impossibilità di far transitare in pieno centro oltre duecento treni merce al giorno, lunghi anche 800 metri, ad alte velocità. La diffida sarà inviata a Rfi, sindaco e assessori, ad Arpa Lombardia, ai vigili del fuoco e alle forze dell’ordine. «Ci fa male – ha concluso Mosca – vedere come il sindaco e l’amministrazione ci abbiano completamente abbandonato. Hanno accettato il progetto senza opporsi». Presenti e solidali alla causa anche il senatore monzese Andrea Mandelli (FI-PdL) e i consiglieri comunali Marco Monguzzi</p>

	(Insieme per Monza Futura) e Pierfranco Maffè (Gruppo misto), candidato sindaco alle prossime amministrative.
--	---

---

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.
--

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b> - Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione
---

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
008_01	(Comitato Pendolari Studenteschi) Cossutti Luca, (Associazione Regionale Trasporti) Diego Sebastiano Ferrari	468760/2017	15/09/2017 23:14:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Spett. Comune, in qualità di rappresentante dei Comitati Pendolari Studenteschi, su delega di ART - Associazione Regionale Trasporti, riassumo in breve i documenti allegati. Presupposto che il nodo di Milano vedrà l'istituzione di una linea Circolare con cadenza di 3 minuti, considerato che entro il 2021 il nodo di Milano scaricherà l'80% del traffico mondiale Suez-Genova-Milano-Rotterdam ricordando l'esistenza di accordi Internazionali sottoscritti dall'Italia nel 2007 e negli anni precedenti constatato che c'è un netto conflitto di treni nel nodo di Milano. constatato che i comitati Cittadini hanno già presentato denunce e class action in tutte le sedi (civili, penali, amministrative, internazionali, ecc...) per il mancato rispetto dei protocolli di sicurezza e mancati adempimenti di disposizioni e programmazione europea (rumori, merci pericolose, ripristino vecchi passanti, ecc...) E' in essere una procedura d'infrazione a carico dell'Italia 1) E' urgente il ripristino dell'ex Cintura Militare Ovest ricordando le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie, Bovisa, Ghisolfa, Bivio Musocco, Villa Pizzone e al futuro Terzo Passante Ferroviario (permettendo ai treni di raggiungere la parte ovest di Milano). 2) E' urgente il completamento del passante ferroviario introducendo a Milano Repubblica la linea da Bivio Mirabello (permettendo così itinerari Greco-Repubblica-Porta Vittoria), a Porta Vittoria le direttrici da Porta Romana e Lambrate nonché il futuro Secondo Passante Ferroviario (alias passante ovest) e la linea di cintura dal Bivio Musocco. 3) Nel caso in cui non venisse fatta la gronda Seregno-Bergamo, un Terzo Passante Ferroviario che riprenda il tracciato del suo antecedente demolito alla fine del 1931 (transito dell'Ex Bivio Acquabella). 4) Per evitare le continue inondazioni vanno riaperti i torrenti ed i navigli 5) Vengano incrementate le linee tranviarie riattivando ove possibile la mobilità su rotaia. 6) La destinazione d'uso del Passante Ferroviario di Milano per i treni AV passanti ed il trasferimento dei servizi COMPRESIONALI (S) sulle cinture. 7) Il quadruplicamento del tratto Greco-Mirabello-Milano Repubblica/Milano Garibaldi. 8) La salvaguardia della stazione di Milano Porta Genova da ricostruire sotterranea e legata al Secondo Passante Ferroviario - alias Passante Ovest Ex Cintura Militare Il problema del traffico ferroviario nel nodo di Milano con il passaggio pure di treni con esplosivi e con carri cinesi, africani, ecc... mette a repentaglio la vita dei cittadini abitanti in cintura. dott. Luca Cossutti (Comitati Pendolari Studenteschi) Diego Sebastiano Ferrari (Associazione Regionale Trasporti)</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

**Valutazione tecnica**

Si veda motivazione adottata alla osservazione 035\_01.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
010_01	(Associazione regionale trasporti) Presidenza Nazionale Associaz. Regionale Trasporti	460722/2017	16/09/2017 12:36:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Buongiorno, sono Federica Costa sostituisco la defunta Lidia Nuccio. Invio le firme raccolte per PUMS. Prego aggiungetelo agli atti. Si chiede di portarla ai gentili Amministratori Nazionali affinché vengano iniziati i lavori per ridare alla città di Milano il suo Secondo e Terzo Passante ferroviario demolito alla fine degli anni venti e qui allegato

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non è un'osservazione al Piano in quanto non è richiesto di apportare alcuna modifica o integrazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
014_01	(Assopendolari) Presidente Assopendolari	460728/2017	24/09/2017 19:15:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>In qualità di Presidente di Assopendolari, seguito Ns. riunione chiediamo l'inserimento delle seguenti infrastrutture e modifiche 1) Destinazione del Passante Ferroviario di Milano per treni veloci 2) Completamento del passante ferroviario di Milano introducendo le direttrici non ancora collegate (Milano Lambrate, Milano Porta Romana, Bivio Mirabello-Greco, Bivio Musocco ed il Futuro Secondo e Terzo Passante Ferroviario di Milano 3) Il ripristino della cd. Cintura Militare Ovest raccordando Porta Genova e Romolo con le linee afferenti a Milano Garibaldi-Ghisolfa e allo stesso passante in essere 4) un eventuale Terzo Passante Ferroviario seguente l'asse EX Bivio Vigevano/Mirabello-Greco-San Gregorio-Stoppani-Tiepolo-Amadeo-Smistamento/Trecca e ripristinando il Triangolo Acquabella e le direttrici Monza/Gottardo, Garibaldi - Ex Bivio Vigevano 5) Un aumento della rete tranviaria 6) Piste Ciclabili da incrementare 7) Riapertura dei corsi d'acqua ed utilizzo degli stessi come mobilità turistico-pendolare. 8) La Circle linee deve passare sull'ex cintura ferroviaria ovest di Milano (non può essere una semplice semicircle linee) 9) Un sistema di seccanti stradali sotto la circonvallazione 90-91 10) No al tunne Linate-Expo Si vuole ricordare che entro il 2020 il nuovo sistema del Gottardo-Ceneri scaricherà sul nodo ferroviario di Milano un totale di 500 nuovi treni (250 per senso di marcia). Le linee di gronda non saranno costruite e gli itinerari alternativi sono stati bloccati dal TAR su ricorso degli abitanti e comitati Varsotti. ASSOPENDOLARI Via del Babuino 2 Roma - Ufficio Centrale</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 035_01.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_02	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Ad oggi la linea Notturna M1 ferma al Quartiere degli Olmi così che i residenti del quartiere Muggiano sono costretti a proseguire a piedi per raggiungere le proprie abitazioni.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“la riqualificazione della metrotranvia Milano – Desio – Seregno25”	Per le linee notturne: • Il prolungamento della linea Notturna M1 a Muggiano

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_12	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 7 ritiene il potenziamento del TPL in tutte le sue forme, ivi compreso quello di superficie, uno dei migliori incentivi ad una mobilità sostenibile.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
("la realizzazione della linea M4 Linate – Forlanini – San Cristoforo – quest'ultima attesa nella seconda metà del periodo dell'orizzonte di Piano")	Per le linee di superficie: • Il prolungamento della linea 80 verso Figino/Molino Dorino (e viceversa) per tutte le corse durante tutta la giornata. • il ripristino del percorso integrale della linea 63 Olmi-De Angeli (e viceversa) per tutte le corse durante tutta la giornata. • la deviazione della linea 64 dentro il quartiere di Quarto Cagnino collegando Via San Giusto e Piazza Sant'Elena. • il prolungamento della linea 49 per dotare di adeguato servizio il grosso insediamento residenziale di Via Pompeo Marchesi civ. 54/56 di recente realizzazione. • la realizzazione di una nuova fermata della linea 63 in Via Muggiano in prossimità del grande centro sportivo di nuova realizzazione.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
098_02	Jonathan Monti	458304/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
All'interno delle strategie di organizzazione del nodo ferroviario di Milano, si suggerisce di mantenere a prevalente funzione ferroviaria gli scali di Milano Porta Genova e Milano Porta Romana, che possono svolgere ruoli essenziali ai fini della distribuzione del traffico locale e di lunga percorrenza.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il tema della dismissione dell'esercizio ferroviario nella stazione di Porta Genova, seppur subordinata temporalmente alla realizzazione delle stazioni di Tibaldi e Romana, ed alle ulteriori opere - già comprese nel Contratto di Programma MIT-RFI - è previsto nell'AdP Scali.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_27	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Le situazioni citate non sono paragonabili al contesto del Comune di Milano

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
TESTO DA ELIMINARE: Sicuramente l'obiettivo di ampliare l'accessibilità e la fruibilità del sistema ferroviario con nuove fermate nell'area urbano-metropolitana, è un'esigenza avvertita non solo dal Comune di Milano NOTA 34. La realizzazione di nuove fermate nell'area urbano-metropolitana è prevista ad esempio a Monza dall'Accordo Quadro di Sviluppo Territoriale della Provincia di Monza e Brianza del 10 febbraio 2010, a S. Giuliano dall'Accordo per la realizzazione della nuova fermata ferroviaria nel Comune di San Giuliano Milanese del 15 gennaio 2014 ed infine dal PGTU di S. Giuliano Milanese relativamente alla nuova fermata di Poasco-Sesto Ulteriano	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'incremento della capillarità del sistema ferroviario costituisce un obiettivo fondamentale del PUMS ed è coerente con l'AdP scali e l'allegato B della DGR X/2524. Inoltre gli esempi sono stati presi in considerazione poiché immediatamente prossimi ai confini comunali e influenti il Comune di Milano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
138_01	(Comitato Antirumore Monza)	456613/2017	08/10/2017 20:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Incrementare il servizio Asse Farini-Lomellina/Vigevanese

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Eliminare il seguente testo: un Passante dedicato alle medio-lunghe percorrenze (traffico AV/IC/RE): la nuova linea darebbe continuità al corridoio AV Torino - Verona sull'asse est-ovest e dovrebbe allacciarsi anche alla direttrice per Bologna, configur</p>	<p>L'attuale passante deve essere considerato come un passante per treni passanti a lunga percorrenza e regionali veloci, aggiungendo il raccordo da Bivio Mirabello a Milano Repubblica e raccordando le stazioni di Milano Romana e Milano Lambrate con Milano Porta Vittoria e lo stesso passante va raccordato al Secondo Passante e a Bivio Musocco. Vedendo il Secondo Passante come un passante metropolitano lo stesso dovrà raccordare le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie e Ghisolfi. Il passante è giustificato dai nuovi insediamenti, dal completamento della Circle Linee, e per facilitare i rapporti tra Lomellina e Nord milanese.</p> <p>Nel caso in futuro si voglia costruire un terzo passante ferroviario per la lunga percorrenza bisognerà inserire anche la direttrice a Monza permettendo ai treni da e per Monza di dirigersi verso Torino e verso Venezia/Rogoredo senza invertire la marcia (in nessun progetto di Passante alta velocità finora considerato è stato progettato l'inserimento da Monza – purtroppo è stato considerato solo Venezia, Rogoredo, Rho)</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>1) La proposta di dedicare il primo passante a treni LP ed RV è in contrasto con l'obiettivo del PUMS di realizzare un sistema ferroviario metropolitano e quindi non può essere accolta;</p> <p>2) Il secondo passante è definito nel PGT ed il PUMS prevede che tale tema dovrà essere approfondito in</p>

sede di tavolo sul nodo di Milano.

3) L'ipotesi di un terzo passante ferroviario non può essere affrontata dal PUMS in quanto esce dall'orizzonte temporale considerato. Peraltro, il PUMS impegna il Comune di Milano a proporre presso il Tavolo Nodo Ferroviario Milanese soluzioni adeguate a risolvere le criticità presenti sull'asta ferroviaria di Monza.

***Modifica proposta***

***Note***

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
025_01	(Comitato Pendolari Studenteschi) Cossutti Luca, (Associazione Regionale Trasporti) Diego Sebastiano Ferrari	468761/2017	05/10/2017 02:30:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano - Osservazioni PUMS Il tema del potenziamento infrastrutturale del nodo è trattato in maniera approfondita all'interno del documento trasportistico costituito dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014. Accanto agli interventi proposti dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014, è opportuno sottolineare alcune imprescindibili necessità, ancora irrisolte, che dovranno essere affrontate all'interno del Tavolo del Nodo di Milano istituito da Regione Lombardia e che dovranno indirizzare anche le scelte sul Secondo Passante. È in primo luogo importante trovare già nel breve periodo le soluzioni tecniche adeguate per la risoluzione di una delle maggiori criticità del nodo, costituita dal Bivio Mirabello e dall'attestamento dei treni nel fascio passante di Garibaldi a tal riguardo il PUMS propone al Tavolo Nodo Ferroviario Milanese di riconsiderare soluzioni infrastrutturali che contemplino il quadruplicamento della tratta e/o la realizzazione di un salto di montone al bivio di Greco; quest'ultima soluzione, se attuata con la velocizzazione degli ingressi a Garibaldi lato B. Mirabello dell'accorciamento delle sezioni di blocco a 450m (previsti dall'allegato B alla DGRX/2524 del 17/10/2014), sarebbe potenzialmente in grado di consentire una capacità anche superiore a 30treni/ora per direzione; In sintesi due linee parallele: - una linea dovrà inserirsi a Milano Repubblica permettendo treni da Porta Vittoria-Repubblica-Mirabello-Monza e viceversa - l'altra dovrà inserirsi a Milano Garibaldi. Punto di raccordo tra le due linee presso la fermata Milano Sondrio M3 (in modo da permettere passaggi da una linea all'altra (Ex Bivio Magna) - Il passante in essere va raccordato anche a Porta Romana, Lambrate e Bivio Musocco nonché al futuro Secondo Terzo Passante - Passante Ovest (Ex Cintura Militare) Per il PUMS, obiettivo cardine per la creazione di un vero sistema ferroviario metropolitano, è la progressiva eliminazione di tutti i principali bivi a raso sulle tratte interessate dalle linee S: oltre al nodo di Rho, già previsto, e a quello di Bovisa, di estrema importanza è la risoluzione dei conflitti tra flussi di traffico lungo l'asta Monza - Greco; a tal riguardo occorre fare sintesi dei numerosi studi prodotti in passato ed inquadrarli in uno scenario coerente con le strategie - non ancora definite - per il prolungamento del Gottardo in territorio italiano e del Secondo Passante; La linea dal Gottardo dovrà inserirsi ANCHE A MILANO REPUBBLICA. Deliberazione n. X/2524 del 17.10.2014 - Istituzione del Tavolo nodo ferroviario milanese per le attività connesse allo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano.il tavolo è composto da Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie Nord e REI ed ha una fruizione di coordinamento monitoraggio degli interventi e di studio dell'evoluzione del nodo in termini sia infrastrutturali che di servizi. PUMS - PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE - DOCUMENTO DI PIAN0132/374. Si tratta di interventi anche molto impegnativi sotto l'aspetto tecnico ed economico ma PRESCRITTE E SOTTOSCRITTI DALL'ITALIA IN SEDE EUROPEA ED INTERNAZIONALE Il Nodo di Milano, inoltre, quale crocevia dei corridoi TEN-T, compreso l'asse nord-sud del Gottardo, pone la necessità di affrontare alcuni ulteriori temi centrali al fine di rendere compatibile il potenziamento dei servizi rapidi di massa con lo sviluppo massiccio dei servizi di lunga distanza legati all'Alta Velocità:- la verifica della capacità delle linee in relazione agli sviluppi previsti nel medio lungo periodo dei diversi tipi di servizio (AV, IC, RE, linee S) ed alla possibilità</p>

di garantire la massima integrazione di questi tra loro e con il servizio urbano;- l'identificazione degli interventi infrastrutturali, tecnologici ed afferenti le normative di esercizio atti a garantire al minor costo e nei minori tempi 1- adeguamento di tale capacità ai nuovi fabbisogni dell'offerta nonché sulla base di previsioni realistiche di sviluppo dei servizi ferroviari e tenendo conto delle nuove tecnologie di gestione della circolazione. Se il progetto del Primo Passante prevedeva, inizialmente, tre tipi di servizio: comprensoriale (area metropolitana), interpolo, regionale, con una prevalenza(frequenza) dei servizi suburbani e sui poli più prossimi a Milano, oggi è ragionevole prevedere un pieno utilizzo del passante per il trasporto rapido di massa dell'area Metropolitana e dei suoi poli più adiacenti (Interpolo e AV), del tutto evidente la necessità di soddisfare con un servizio di elevate prestazioni l'insieme degli spostamenti regionali - ovvero tutti quelli che possono essere compiuti in un'ora di viaggio, che, nell'area milanese, interessano circa 7 milioni di abitanti garantendo che tutti i treni regionali possano circolare sul nodo di Milano integrandosi con ogni altro servizio e recapitando direttamente gli spostamenti in città. Lo studio di fattibilità sul Secondo Passante del 2007 ha già esplorato, insieme ai possibili tracciati, molti interventi puntuali atti a realizzare nel nodo una circolazione più rispondente alle prestazioni richieste dai nuovi servizi e a riorganizzare gli attestamenti per una migliore corrispondenza tra categorie di servizio. Nel frattempo, in ordine alla realizzazione di nuove fermate sulla cintura, si è progressivamente affermato il tema della cosiddetta 'Circle line' da intendersi sia come linea circolare a servizio del potenziamento delle linee di cintura per i servizi suburbani per sfruttare potenzialità, oggi poco o scarsamente sfruttate, che queste tratte hanno per la mobilità urbana - sia come l'inviluppo, in Milano, di tutte le reti ferroviarie che vengono dalla regione. Consolidato uno scenario di sviluppo del modello di servizio, si tratta ora di procedere ad una verifica sistematica - in termini di fattibilità, tempi, costi e risultati conseguibili - delle diverse alternative di istradamento/attestamento dei singoli servizi, degli interventi conseguentemente necessari e dei possibili lotti funzionali del Secondo Passante attivabili anche in fasi diverse. LA SOLUZIONE PER IL SECONDO PASSANTE FERROVIARIA DOVRÀ ESSERE un Passante con caratteristiche 'metropolitane' (analogamente al Passante attuale): la nuova linea verrebbe allacciata verso nord alle tre direttrici monzesi (Garibaldi Fs, Garibaldi Passante e Ghisolfi), mentre verso sud coprirebbe aree ad ovest della città attualmente non servite dal ferro (Milano Romolo e Milano Porta Genova) Riguardo al Terzo Passante Ferroviario di Milano (Passante Nord/Ovest-Est/Sud) se necessario dovrà riproporre il vecchio tracciato abbandonato nel 1932 (con raccordo ANCHE VERSO MONZA) (Vedi cartina) A tale proposito, è stato avviato un gruppo di lavoro nell'ambito del Tavolo nodo ferroviario milanese, coordinato da Regione Lombardia, che ha come obiettivo la differenziazione del regime normativo di circolazione per i sistemi di tipo suburbano rispetto a quelli di carattere nazionale e di lunga percorrenza. Ovviamente TUTTE LE LINEE PRESENTI E FUTURE DOVRANNO ESSERE RACCORDATE TRA LORO

**Testo originale**

**Testo nuovo**

## ESITO PROPOSTO

### **Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

### **Valutazione tecnica**

Non risulta chiaro, a causa della modalità di presentazione dell'osservazione, quali siano le richieste di modifica rispetto al testo originale in quanto è stato indicato come testo originale un testo che risulta essere non conforme con quello del PUMS. Il testo indicato inoltre contiene elementi difformi dalle linee strategiche riportate nel Piano, anticipando scelte che afferiscono a tavoli tra Enti anche sovraordinati.

### **Modifica proposta**

### **Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
026_01	(Comitato Pendolari e Viaggiatori Nazionale) Presidente - Luca Cossutti	468759/2017	05/10/2017 02:55:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano. Il tema del potenziamento infrastrutturale del nodo è trattato in maniera approfondita all'interno del documento trasportistico</p>	<p>Risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano. Il tema del potenziamento infrastrutturale del nodo è trattato in maniera approfondita all'interno del documento trasportistico costituito dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014. Accanto agli interventi proposti dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014, è opportuno sottolineare alcune imprescindibili necessità, ancora irrisolte, che dovranno essere affrontate all'interno del Tavolo del Nodo di Milano istituito da Regione Lombardia e che dovranno indirizzare anche le scelte sul Secondo Passante. È in primo luogo importante trovare già nel breve periodo le soluzioni tecniche adeguate per la risoluzione di una delle maggiori criticità del nodo, costituita dal Bivio Mirabello e dall'attestamento dei treni nel fascio passante di Garibaldi a tal riguardo il PUMS propone al Tavolo Nodo Ferroviario Milanese di riconsiderare soluzioni infrastrutturali che contemplino il quadruplicamento della tratta e/o la realizzazione di un salto di montone al bivio di Greco; quest'ultima soluzione, se attuata con la velocizzazione degli ingressi a Garibaldi lato B. Mirabello e l'accorciamento delle sezioni di blocco a 450m (previsti dall'allegato B alla DGR X/2524 del 17/10/2014), sarebbe potenzialmente in grado di consentire una capacità anche superiore a 30treni/ora per direzione; In sintesi due linee parallele: • una linea dovrà inserirsi a Milano Repubblica permettendo treni da Porta Vittoria-Repubblica-Mirabello-Monza e viceversa - l'altra dovrà inserirsi a Milano Garibaldi. Punto di</p>

	<p>raccordo tra le due linee presso la fermata Milano Sondrio M3 (in modo da permettere passaggi da una linea all'altra (Ex Bivio Magna) • Il passante in essere va ricordato anche a Porta Romana, Lambrate e Bivio Musocco nonché al futuro Secondo Terzo Passante - Passante Ovest (Ex Cintura Militare) Per il PUMS, obiettivo cardine per la creazione di un vero sistema ferroviario metropolitano, è la progressiva eliminazione di tutti i principali bivi a raso sulle tratte interessate dalle linee S: oltre al nodo di Rho, già previsto, e a quello di Bovisa, di estrema importanza è la risoluzione dei conflitti tra flussi di traffico lungo l'asta Monza - Greco; a tal riguardo occorre fare sintesi dei numerosi studi prodotti in passato ed inquadrarli in uno scenario coerente con le strategie – non ancora definite - per il prolungamento del Gottardo in territorio italiano e del Secondo Passante; La linea dal Gottardo dovrà inserirsi ANCHE A MILANO REPUBBLICA.</p> <p>Deliberazione n. X/2524 del 17.10.2014 – Istituzione del Tavolo nodo ferroviario milanese per le attività connesse allo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano. Il tavolo è composto da Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie Nord e RFI ed ha una funzione di coordinamento e monitoraggio degli interventi e di studio dell'evoluzione del nodo in termini sia infrastrutturali che di servizi. PUMS – PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – DOCUMENTO DI PIANO 132/374 Si tratta di interventi anche molto impegnativi sotto l'aspetto tecnico ed economico ma PRESCRITTE E SOTTOSCRITTI DALL'ITALIA IN SEDE EUROPEA ED INTERNAZIONALE Il Nodo di Milano, inoltre, quale crocevia dei corridoi TEN-T, compreso l'asse nord-sud del Gottardo, pone la necessità di affrontare alcuni ulteriori temi centrali al fine di rendere compatibile il potenziamento dei servizi rapidi di massa con lo sviluppo massiccio dei servizi di lunga distanza legati all'Alta Velocità: • la verifica della capacità delle linee in relazione agli sviluppi previsti nel mediolungo periodo dei diversi tipi di servizio (AV, IC, RE, linee S) ed alla possibilità di garantire la massima integrazione di questi tra loro e con il servizio urbano; • l'identificazione degli interventi infrastrutturali, tecnologici ed afferenti le normative di esercizio atti a garantire al minor costo e nei minori tempi l'adeguamento di tale capacità ai nuovi fabbisogni dell'offerta nonché sulla base di previsioni realistiche di sviluppo dei</p>
--	---



	<p>servizi ferroviari e tenendo conto delle nuove tecnologie di gestione della circolazione. Se il progetto del Primo Passante prevedeva, inizialmente, tre tipi di servizio: comprensoriale (area metropolitana), interpolo, regionale, con una prevalenza (frequenza) dei servizi suburbani e sui poli più prossimi a Milano, oggi è ragionevole prevedere un pieno utilizzo del passante per il trasporto rapido di massa dell'area metropolitana e dei suoi poli più adiacenti (Interpolo e AV), del tutto evidente la necessità di soddisfare con un servizio di elevate prestazioni l'insieme degli spostamenti regionali - ovvero tutti quelli che possono essere compiuti in un'ora di viaggio, che, nell'area milanese, interessano circa 7 milioni d'abitanti garantendo che tutti i treni regionali possano circolare sul nodo di Milano integrandosi con ogni altro servizio e recapitando direttamente gli spostamenti in città. Lo studio di fattibilità sul Secondo Passante del 2007 ha già esplorato, insieme ai possibili tracciati, molti interventi puntuali atti a realizzare nel nodo una circolazione più rispondente alle prestazioni richieste dai nuovi servizi e a riorganizzare gli attestamenti per una migliore corrispondenza tra categorie di servizio. Nel frattempo, in ordine alla realizzazione di nuove fermate sulla cintura, si è progressivamente affermato il tema della cosiddetta "Circle line" da intendersi sia come linea circolare a servizio del potenziamento delle linee di cintura per i servizi suburbani - per sfruttare potenzialità, oggi poco o scarsamente sfruttate, che queste tratte hanno per la mobilità urbana - sia come l'inviluppo, in Milano, di tutte le reti ferroviarie che vengono dalla regione. Consolidato uno scenario di sviluppo del modello di servizio, si tratta ora di procedere ad una verifica sistematica - in termini di fattibilità, tempi, costi e risultati conseguibili - delle diverse alternative di istradamento/attestamento dei singoli servizi, degli interventi conseguentemente necessari e dei possibili lotti funzionali del Secondo Passante attivabili anche in fasi diverse. LA SOLUZIONE PER IL SECONDO PASSANTE FERROVIARIA DOVRA ESSERE un Passante con caratteristiche "metropolitane" (analogamente al Passante attuale): la nuova linea verrebbe allacciata verso nord alle tre direttrici monzesi (Garibaldi Fs, Garibaldi Passante e Ghisolfa), mentre verso sud coprirebbe aree ad ovest della città attualmente non servite dal ferro (Milano Romolo e Milano Porta Genova) Riguardo al Terzo Passante Ferroviario di Milano (Passante</p>
--	--

	Nord/Ovest-Est/Sud) se necessario dovrà riproporre il vecchio tracciato abbandonato nel 1932 (con raccordo ANCHE VERSO MONZA) A tale proposito, è stato avviato un gruppo di lavoro nell'ambito del Tavolo nodo ferroviario milanese, coordinato da Regione Lombardia, che ha come obiettivo la differenziazione del regime normativo di circolazione per i sistemi di tipo suburbano rispetto a quelli di carattere nazionale e di lunga percorrenza. Ovviamente TUTTE LE LINEE PRESENTI E FUTURE DOVRANNO ESSERE RACCORDATE TRA LORO
--	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

Non risulta chiaro, a causa della modalità di presentazione dell'osservazione, quali siano le richieste di modifica rispetto al testo originale in quanto è stato indicato come testo originale un testo che risulta essere non conforme con quello del PUMS. Il testo indicato inoltre contiene elementi difformi dalle linee strategiche riportate nel Piano, anticipando scelte che afferiscono a tavoli tra Enti anche sovraordinati.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
028_01	(Comitato Pendolari e Viaggiatori Nazionale) Presidente - Luca Cossutti	468766/2017	05/10/2017 03:01:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
La qui sottoscritta Associazione denuncia che la linea ferroviaria da Lissone a Monza non è a norma per il passaggio di treni con esplosivi e con GPL. Infatti la linea corre a un metro dalle abitazioni, la galleria storica è a canna unica (quando è prescritta la canna separata), i muri e le strutture non sono ignifughe e non sono a norma (la galleria risale al 1839). Si chiede l'immediato blocco della circolazione treni merci e l'immediata deviazione degli stessi su nuova linea da costruire. E' in pericolo la vita della città!

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non afferisce alla scala e competenza tematica del Piano e non fornisce indicazioni adeguate ad una eventuale modifica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
029_01	(Comitato Pendolari e Viaggiatori Nazionale) Presidente - Luca Cossutti	468770/2017	05/10/2017 03:11:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Le richieste di tali infrastrutture e modifiche del PUMS e inserimento di nuove infrastrutture è dovuto a: 1) Nuovo flusso di treni da tutte le direzioni su Milano 2) Elevato numero di treni 3) Passaggio di merci pericolose in città 4) Mancato rispetto di Accordi Internazionali (e conseguente pagamento di penali all'Europa) 5) Elevato traffico pendolare e LP su Milano 6) Politica + ferro - gomma 7) Denunce di Comitati, Cittadini, Avvocati ecc. sulla mancata attuazione delle infrastrutture LC

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non è un'osservazione al Piano in quanto non è richiesto di apportare alcuna modifica o integrazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
062_01	(Associazione Regionale Trasporti) Presidenza Nazionale Associaz. Regionale Trasporti	460724/2017	08/10/2017 17:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1 Trasporto pubblico di area vasta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Noi Info Milano denunciemo il mancato rispetto delle seguenti normative da parte dell'Italia e della Regione Lombardia • Regolamento CE 1371/2007 • Decisione 884/2004 • Decisione 169/1996 • Direttiva 34/2012 • Direttiva 440/1991 • Direttiva 16/2001 • Trattati Internazionali • Trattati Italo-Svizzeri • Carta dei Diritti dell'Uomo e del Cittadino • Memorandum of Understanding sul Corridoio 24 (BERNA) • Memorandum of Understanding sul Corridoio 5 (TRIESTE) In particolare si segnala il mancato rispetto delle normative riguardanti le strozzature ferroviarie e il mancato completamento delle infrastrutture per dividere i traffici nel nodo ferroviario di Milano che, assieme alla ferrovia Milano Repubblica-Monza-Chiasso AV/AC e al Secondo Passante Ferroviario RISULTANO FONDAMENTALI PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELLA STROZZATURA. MILANO E' UNA STROZZATURA NON RISOLTA. Per questi motivi, segnalo il mancato rispetto della Decisione n 884/2004 Art. 4 e 5 (Pagina 10 e limitrofe) nella parte in cui si parla di Assi, Raccordi, Strozzature. L'Italia non ha adempiuto nel solo nodo ferroviario di Milano. La ragione di questo impedimento è l'opposizione di determinate persone contrarie ad eseguire le Vs. indicazioni - Ad esempio è stato deciso di mandare i treni scavalcanti veloci passeggeri (Torino-Milano-Roma; Zurigo-Chiasso-Monza-Milano Repubblica; Torino-Milano-Roma, ecc..) nel passante di Milano - per capricci di ordine personale e di incompetenza in materia. Detto questo, visto che c'è stata già una pronuncia su dove mandare i treni veloci e di completare i raccordi mancanti, chiedo un Vs. intervento affinché venga rispettato anche nel nodo di Milano il problema qui nominato. Inoltre desideriamo denunciare lo stato pietoso dei convogli e dei vagoni che oltre ad essere in ritardo per la carente infrastruttura, sono regolarmente, ROTTI, FREDDI, SENZA RISCALDAMENTO o RAFFREDDAMENTO e RIGOROSAMENTE SOPPRESSI E RITARDATI. Inoltre si segnala la MANCANZA DI DIGNITA' DI NOI PENDOLARI NEL VIAGGIARE SUI TRENI. Gli articoli violati per la parte riguardante il problema del materiale rotabile risultano essere l'Art. n 5 della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo e del Cittadini, ovvero la mancanza di rispetto della Dignità, Libertà, Circolazione garantiti dalla Carta ma rigorosamente calpestati da parte della Regione Lombardia, Piemonte, Campania, Calabria e dai vettori Trenitalia, TreNord, nonché da parte del Governo Italiano. LA RIPETUTA CHIUSURA DELLE LINEE FERROVIARIE MINORI E LA RIDUZIONE DI TRENI COMPORTA UN'IMPOSSIBILITA' DI VIAGGIARE E DI MUOVERSI, garantiti dalla Carta in oggetto. Inoltre si segnala che i signori: Marco Montella, Salvatore Crapanzano, Ivan Uccelli, Massimo Ferrari, Ing. Fornaroli, Giorgio Daho, Paolo Pagnoni e Marco Broglia sono INCOMPETENTI E BLOCCANO OGNI INIZIATIVA DI RISOLUZIONE DEL PROBLEMA E PER TANTO VANNO EMARGINATI VISTO LA LORO INCOMPETENZA E DOPPIA FACCIA. GLI STESSI PERSONAGGI NON RAPPRESTANO I VIAGGIATORI E TANTO MENO I PENDOLARI VISTO LA LORO APPARTENENZA AD ENTI PUBBLICI COMUNALI. Su delega si segnala che in base a quanto comunicato l'Unica Associazione a Garantire e Tutelare l'Interesse dei Pendolari a cui è stata dato mandato di progettazione è il Coordinamento Nazionale dei Pendolari – Associazione Regionale Trasporti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Per questi motivi si chiede: A Imporre la

	<p>destinazione del Passante Ferroviario di Milano ai treni veloci, raccordando la TAV Chiasso-Monza-Milano a Milano Repubblica, nonché raccordare le direttrici non entranti al passante di Milano (Porta Romana, Lambrate, Milano Greco, Bivio Musocco e futuro Passante Ovest - Secondo Passante di Milano B Imporre, la costruzione del Secondo Passante Ferroviario di Milano raccordando le stazioni di Milano Romolo e Milano Porta Genova con le linee afferenti a Garibaldi-Farini (Bivio Musocco, Villa Pizzone, Bovisa, Milano Garibaldi Passante e Milano Garibaldi superficie) C Imporre il rispetto delle normative sopra descritte (anche se spesso ripetitive) nella parte in cui prevedono l'eliminazione delle strozzature, il completamento dei raccordi mancanti e la separazione dei traffici ferroviari come, poi deciso negli accordi di Trieste del 2004 con Joyola De Palacio che portarono al risultato di restituire alla città di Milano le infrastrutture eliminate nel 1931 che più volte sono state allegate. D Completare la progettazione e la costruzione del tratto ad Alta Velocità da Bivio Desio a Monza e da Monza a Milano Repubblica riguardante il Progetto Prioritario 24 E Imporre la separazione dei traffici ferroviari veloci destinando e completando (come già detto) il passante ferroviario di Milano che attualmente è usato come metropolitana e invece, secondo le Vs. pronunce, va destinato all'Alta Velocità passante. F Riaprire TUTTE le ferrovie chiuse e dismesse a partire dal 1960 che Creano problemi di movimento. G Garantire la concorrenza del mercato Ferroviario H Obbligare il Governo Italiano e le Regioni nonché Trenitalia e TreNord ha rispettare la Carta dei Diritti dell'Uomo e del Cittadino I Condannare gli Organi citati a rispettare le Direttive, Decisioni, Regolamenti, Trattati Internazionali, Memorandum d'Intesa imponendo le infrastrutture come allegato I Aprire un PROCEDIMENTO D'INFRAZIONE A CARICO DELL'ITALIA. Per quanto riguarda gli accordi Italo-Svizzeri questi dovrebbero essere Stati inseriti nella legge obiettivo riguardante la TAV Milano Repubblica-Monza-Chiasso anche se non è competente direttamente l'Unione Europea e pertanto si chiede il rispetto dei Trattati Internazionale tra Italia, Svizzera e Paesi Confinanti riguardante la separazione dei Traffici. Gli stessi trattati sono violati dalla Regione Lombardia Si chiede, pertanto il Vs. intervento anche perché la strozzatura di Milano crea problemi e ritardi a catena e a raffica in tutte le direzioni. Se ci fossero</p>
--	--

	le infrastrutture da Voi dette e decise e ci sarebbe la divisione dei traffici, i ritardi non esisterebbero.
--	--

---

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 049_01.
--

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
051_01	Comitato Pendolari Ferrovie Nord Milano	452531/2017	06/10/2017 20:23:08

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Completamento Circle Linee e servizi seccanti Ovest Milano

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	E' urgente considerare il Secondo Passante Ferroviario di Milano come Passante Ovest ovvero il raccordo di tutte le linee presenti e future afferenti a Garibaldi-Farini con Porta Genova e Romolo. Infatti la riconversione delle caserme, i nuovi poli internazionali a Farini, il Parcheggio di Pagano, le seccanti d'Angiolini e le nuove funzioni urbane necessitano di un passante ad ovest che ripercorra il vecchio tracciato demolito alla fine degli anni venti oltreché inserirsi nel passante in essere

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 035_01.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
060_01	Eleonora Alieso	452618/2017	08/10/2017 17:08:49

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Rafforzare asse Lomellina-Nord Milano (Farini-Porta Genova-Pagano)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Eliminare il seguente testo: un Passante dedicato alle medio-lunghe percorrenze (traffico AV/IC/RE): la nuova linea darebbe continuità al corridoio AV Torino - Verona sull'asse est-ovest e dovrebbe allacciarsi anche alla direttrice per Bologna, configu</p>	<p>L'attuale passante deve essere considerato come un passante per treni passanti a lunga percorrenza e regionali veloci, aggiungendo il raccordo da Bivio Mirabello a Milano Repubblica e raccordando le stazioni di Milano Romana e Milano Lambrate con Milano Porta Vittoria e lo stesso passante va raccordato al Secondo Passante e a Bivio Musocco. Vedendo il Secondo Passante come un passante metropolitano lo stesso dovrà raccordare le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie e Ghisolfi. Il passante è giustificato dai nuovi insediamenti, dal completamento della Circle Linee, e per facilitare i rapporti tra Lomellina e Nord milanese.</p> <p>Nel caso in futuro si voglia costruire un terzo passante ferroviario per la lunga percorrenza bisognerà inserire anche la direttrice a Monza permettendo ai treni da e per Monza di dirigersi verso Torino e verso Venezia/Rogoredo senza invertire la marcia (in nessun progetto di Passante alta velocità finora considerato è stato progettato l'inserimento da Monza – purtroppo è stato considerato solo Venezia, Rogoredo, Rho)</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 035_01.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
066_01	Associazione dei Cittadini Consiglio Nazionale	452558/2017	08/10/2017 18:55:58

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>L'attuale passante deve essere considerato come un passante per treni passanti a lunga percorrenza e regionali veloci, aggiungendo il raccordo da Bivio Mirabello a Milano Repubblica e raccordando le stazioni di Milano Romana e Milano Lambrate con Milano Porta Vittoria e lo stesso passante va raccordato al Secondo Passante e a Bivio Musocco. Vedendo il Secondo Passante come un passante metropolitano lo stesso dovrà raccordare le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie e Ghisolfia. Il passante è giustificato dai nuovi insediamenti, dal completamento della Circle Linee, e per facilitare i rapporti tra Lomellina e Nord milanese.</p> <p>Nel caso in futuro si voglia costruire un terzo passante ferroviario per la lunga percorrenza bisognerà inserire anche la direttrice a Monza permettendo ai treni da e per Monza di dirigersi verso Torino e verso Venezia/Rogoredo senza invertire la marcia (in nessun progetto di Passante alta velocità finora considerato è stato progettato l'inserimento da Monza – purtroppo è stato considerato solo Venezia, Rogoredo, Rho) Questo comporterà un ottimo servizio Nord-Sud tra Scalo Farini e le zone di Porta Genova e Romolo che potranno interagire assieme. Quindi è importante che il Secondo Passante di Milano sia inteso come raccordo tra le linee presenti e future afferenti a Garibaldi-Farini con quelle per Romolo e Vigevanese (Porta Genova).</p> <p>Nuovi servizi S e Circle Linee sono fondamentali per da respiro ai traffici cittadini lombardi, internazionali e milanesi. Rafforzare i collegamenti con il Nord Milanese e la Lomellina-Vigevanese</p>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

**Valutazione tecnica**

L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n. X/2524 del 17.10.2014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

**Modifica proposta**

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
056_01	(Coordinamento Associazioni Cittadini e Viaggiatori) Presidente - Alessandra Bottacin	457922/2017	07/10/2017 08:14:00

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Il testo da eliminare è tutto il capitolo denominato "risoluzione di criticità.....nel nodo di Milano". Esso va sostituito con quanto scritto sotto.</p>	<p>Risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano. Il tema del potenziamento infrastrutturale del nodo è trattato in maniera approfondita all'interno del documento trasportistico costituito dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014. Accanto agli interventi proposti dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014, è opportuno sottolineare alcune imprescindibili necessità, ancora irrisolte, che dovranno essere affrontate all'interno del Tavolo del Nodo di Milano istituito da Regione Lombardia e che dovranno indirizzare anche le scelte sul Secondo Passante. È in primo luogo importante trovare già nel breve periodo le soluzioni tecniche adeguate per la risoluzione di una delle maggiori criticità del nodo, costituita dal Bivio Mirabello e dall'attestamento dei treni nel fascio passante di Garibaldi a tal riguardo il PUMS propone al Tavolo Nodo Ferroviario Milanese di riconsiderare soluzioni infrastrutturali che contemplino il quadruplicamento della tratta e/o la realizzazione di un salto di montone al bivio di Greco; quest'ultima soluzione, se attuata con la velocizzazione degli ingressi a Garibaldi lato B. Mirabello e l'accorciamento delle sezioni di blocco a 450m (previsti dall'allegato B alla DGR X/2524 del 17/10/2014), sarebbe potenzialmente in grado di consentire una capacità anche superiore a 30treni/ora per direzione; In sintesi due linee parallele: • una linea dovrà inserirsi a Milano Repubblica permettendo treni da Porta Vittoria-</p>

	<p>Repubblica-Mirabello-Monza e viceversa • l'altra dovrà inserirsi a Milano Garibaldi. Punto di raccordo tra le due linee presso la fermata Milano Sondrio M3 (in modo da permettere passaggi da una linea all'altra (Ex Bivio Magna) • Il passante in essere va raccordato anche a Porta Romana, Lambrate e Bivio Musocco nonché al futuro Secondo Terzo Passante - Passante Ovest (Ex Cintura Militare) Per il PUMS, obiettivo cardine per la creazione di un vero sistema ferroviario metropolitano, è la progressiva eliminazione di tutti i principali bivi a raso sulle tratte interessate dalle linee S: oltre al nodo di Rho, già previsto, e a quello di Bovisa, di estrema importanza è la risoluzione dei conflitti tra flussi di traffico lungo l'asta Monza - Greco; a tal riguardo occorre fare sintesi dei numerosi studi prodotti in passato ed inquadrarli in uno scenario coerente con le strategie – non ancora definite - per il prolungamento del Gottardo in territorio italiano e del Secondo Passante; La linea dal Gottardo dovrà inserirsi ANCHE A MILANO REPUBBLICA.</p> <p>Deliberazione n. X/2524 del 17.10.2014 – Istituzione del Tavolo nodo ferroviario milanese per le attività connesse allo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano. Il tavolo è composto da Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie Nord e RFI ed ha una funzione di coordinamento e monitoraggio degli interventi e di studio dell'evoluzione del nodo in termini sia infrastrutturali che di servizi. PUMS – PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – DOCUMENTO DI PIANO 132/374 Si tratta di interventi anche molto impegnativi sotto l'aspetto tecnico ed economico ma PRESCRITTI E SOTTOSCRITTI DALL'ITALIA IN SEDE EUROPEA ED INTERNAZIONALE Il Nodo di Milano, inoltre, quale crocevia dei corridoi TEN-T, compreso l'asse nord-sud del Gottardo, pone la necessità di affrontare alcuni ulteriori temi centrali al fine di rendere compatibile il potenziamento dei servizi rapidi di massa con lo sviluppo massiccio dei servizi di lunga distanza legati all'Alta Velocità: •la verifica della capacità delle linee in relazione agli sviluppi previsti nel mediolungo periodo dei diversi tipi di servizio (AV, IC, RE, linee S) ed alla possibilità di garantire la massima integrazione di questi tra loro e con il servizio urbano; •l'identificazione degli interventi infrastrutturali, tecnologici ed afferenti le normative di esercizio atti a garantire al minor costo e nei minori tempi l'adeguamento di tale</p>
--	--

	<p>capacità ai nuovi fabbisogni dell'offerta nonché sulla base di previsioni realistiche di sviluppo dei servizi ferroviari e tenendo conto delle nuove tecnologie di gestione della circolazione. Se il progetto del Primo Passante prevedeva, inizialmente, tre tipi di servizio: comprensoriale (area metropolitana), interpolo, regionale, con una prevalenza (frequenza) dei servizi suburbani e sui poli più prossimi a Milano, oggi è ragionevole prevedere un pieno utilizzo del passante per il trasporto rapido di massa dell'area metropolitana e dei suoi poli più adiacenti (Interpolo e AV), del tutto evidente la necessità di soddisfare con un servizio di elevate prestazioni l'insieme degli spostamenti regionali - ovvero tutti quelli che possono essere compiuti in un'ora di viaggio, che, nell'area milanese, interessano circa 7 milioni d'abitanti garantendo che tutti i treni regionali possano circolare sul nodo di Milano integrandosi con ogni altro servizio e recapitando direttamente gli spostamenti in città. Lo studio di fattibilità sul Secondo Passante del 2007 ha già esplorato, insieme ai possibili tracciati, molti interventi puntuali atti a realizzare nel nodo una circolazione più rispondente alle prestazioni richieste dai nuovi servizi e a riorganizzare gli attestamenti per una migliore corrispondenza tra categorie di servizio. Nel frattempo, in ordine alla realizzazione di nuove fermate sulla cintura, si è progressivamente affermato il tema della cosiddetta "Circle line" da intendersi sia come linea circolare a servizio del potenziamento delle linee di cintura per i servizi suburbani - per sfruttare potenzialità, oggi poco o scarsamente sfruttate, che queste tratte hanno per la mobilità urbana - sia come l'inviluppo, in Milano, di tutte le reti ferroviarie che vengono dalla regione. Consolidato uno scenario di sviluppo del modello di servizio, si tratta ora di procedere ad una verifica sistematica - in termini di fattibilità, tempi, costi e risultati conseguibili - delle diverse alternative di istradamento/attestamento dei singoli servizi, degli interventi conseguentemente necessari e dei possibili lotti funzionali del Secondo Passante attivabili anche in fasi diverse. LA SOLUZIONE PER IL SECONDO PASSANTE FERROVIARIA DOVRA ESSERE un Passante con caratteristiche "metropolitane" (analogamente al Passante attuale): la nuova linea verrebbe allacciata verso nord alle tre direttrici monzesi (Garibaldi Fs, Garibaldi Passante e Ghisolfa), mentre verso sud coprirebbe aree ad ovest della città attualmente non servite dal ferro (Milano</p>
--	---

	<p>Romolo e Milano Porta Genova) Riguardo al Terzo Passante Ferroviario di Milano (Passante Nord/Ovest-Est/Sud) se necessario dovrà riproporre il vecchio tracciato abbandonato nel 1932 (con raccordo ANCHE VERSO MONZA) A tale proposito, è stato avviato un gruppo di lavoro nell'ambito del Tavolo nodo ferroviario milanese, coordinato da Regione Lombardia, che ha come obiettivo la differenziazione del regime normativo di circolazione per i sistemi di tipo suburbano rispetto a quelli di carattere nazionale e di lunga percorrenza. Ovviamente TUTTE LE LINEE PRESENTI E FUTURE DOVRANNO ESSERE RACCORDATE TRA LORO</p>
--	--

---

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

<p><b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione addotta alla osservazione 026_01.</p>
---

<p><b>Modifica proposta</b></p>
---------------------------------

<p><b>Note</b></p>
--------------------



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
042_08	(Comune di Bareggio) Sindaco - Giancarlo Lonati	449502/2017	06/10/2017 12:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Al fine di consentire un accesso alternativo alla rete ferroviaria e metropolitana razionalizzando l'uso dei veicoli a motore, si ritiene necessario prevedere l'introduzione delle linee rapide su gomma (S Bus), che colleghino il Comune di Sedriano, di Bareggio e di Cornaredo con la Stazione Ferroviaria di Pregnana Milanese, la cui linea S6 transita nel Passante ferroviario.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
per Magenta il collegamento rapido con Molino Dorino, transitante per Settimo Milanese ove poi si attesterà quando verrà realizzato il completamento della M5.	per l'asse Sedriano, Bareggio e Cornaredo si ritiene necessario prevedere l'introduzione delle linee rapide su gomma (S Bus) che colleghino i Comuni con la Stazione Ferroviaria di Pregnana Milanese, la cui linea S6 transita nel Passante ferroviario.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Laddove nell'area metropolitana siano risultati corridoi di mobilità non serviti da linee su ferro caratterizzati da un'urbanizzazione meno densa ma che negli anni ha fatto registrare significativi incrementi di popolazione e conseguentemente di domanda di mobilità, il PUMS ha previsto l'inserimento di bus rapid transit in connessione con la rete portante del TPL (come ad esempio nel caso della direttrice Milano (Molino Dorino) - Magenta. L'individuazione del corridoio è stata definita sulla base dello scenario infrastrutturale di progetto, così da garantire la connessione con la M5 a Settimo Milanese, la M1 a Molino Dorino, visto che la S6 viene già intercettata a Corbetta e Vittuone.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
037_01	(Assopendolari) Coordinatore aziende firmatarie - Veronica Spazioso	453111/2017	05/10/2017 21:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Nuove infrastrutture ferroviarie da introdurre

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Per una migliore integrazione e accessibilità alla città e per eliminare i conflitti da treni è necessario: 1) Destinare il passante di Milano a treni veloci e Regionali Veloci 2) Costruire il Secondo Passante Ferroviario raccordando le stazioni di Milano porta Genova e Romolo con Garibaldi Superficie, Garibaldi Passante e Ghisolfa 3) raccordare Milano Repubblica a Bivio Mirabello 4) raccorda Porta Vittoria a Lambrate e Porta Romana 5) raccordare il passante di Milano anche a Bivio Musocco 6) raccordare il passante in essere anche al futuro secondo terzo passante

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 035_01.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
064_01	Eriselda Prifti	455758/2017	08/10/2017 18:32:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Incrementare il servizio Asse Farini-Lomellina/Vigevanese

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare il seguente testo: un Passante dedicato alle medio-lunghe percorrenze (traffico AV/IC/RE): la nuova linea darebbe continuità al corridoio AV Torino - Verona sull'asse est-ovest e dovrebbe allacciarsi anche alla direttrice per Bologna, configur	<p>L'attuale passante deve essere considerato come un passante per treni passanti a lunga percorrenza e regionali veloci, aggiungendo il raccordo da Bivio Mirabello a Milano Repubblica e raccordando le stazioni di Milano Romana e Milano Lambrate con Milano Porta Vittoria e lo stesso passante va raccordato al Secondo Passante e a Bivio Musocco. Vedendo il Secondo Passante come un passante metropolitano lo stesso dovrà raccordare le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie e Ghisolfi. Il passante è giustificato dai nuovi insediamenti, dal completamento della Circle Linee, e per facilitare i rapporti tra Lomellina e Nord milanese.</p> <p>Nel caso in futuro si voglia costruire un terzo passante ferroviario per la lunga percorrenza bisognerà inserire anche la direttrice a Monza permettendo ai treni da e per Monza di dirigersi verso Torino e verso Venezia/Rogoredo senza invertire la marcia (in nessun progetto di Passante alta velocità finora considerato è stato progettato l'inserimento da Monza – purtroppo è stato considerato solo Venezia, Rogoredo, Rho)</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'integrazione proposta è già contenuta tra le strategie di individuazione del PUMS (cap. 7.3.3.1).

Non si ritiene inoltre coerente con l'impostazione del documento inserire un elenco con l'indicazione di un determinato itinerario che comunque è inserito nella rete prevista dal piano MIBici e indicato nella tavola 6.

"I tracciati prioritari sono prevalentemente radiali e si sviluppano tra centro e periferia: essi proseguono, in continuità con i percorsi individuati nei comuni esterni al territorio milanese, per consentire e agevolare gli spostamenti lavorativi e soprattutto per il tempo libero e il cicloturismo".

Anche la realizzazione delle velostazioni è ritenuta prioritaria nelle strategie del PUMS per lo sviluppo della mobilità ciclistica (cap. 7.3.3).

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
065_01	Energese Rrushi	455772/2017	08/10/2017 18:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Aumento servizi per cittadini e turisti

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Eliminare il seguente testo: un Passante dedicato alle medio-lunghe percorrenze (traffico AV/IC/RE): la nuova linea darebbe continuità al corridoio AV Torino - Verona sull'asse est-ovest e dovrebbe allacciarsi anche alla direttrice per Bologna, configur</p>	<p>L'attuale passante deve essere considerato come un passante per treni passanti a lunga percorrenza e regionali veloci, aggiungendo il raccordo da Bivio Mirabello a Milano Repubblica e raccordando le stazioni di Milano Romana e Milano Lambrate con Milano Porta Vittoria e lo stesso passante va raccordato al Secondo Passante e a Bivio Musocco. Vedendo il Secondo Passante come un passante metropolitano lo stesso dovrà raccordare le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie e Ghisolfi. Il passante è giustificato dai nuovi insediamenti, dal completamento della Circle Linee, e per facilitare i rapporti tra Lomellina e Nord milanese.</p> <p>Nel caso in futuro si voglia costruire un terzo passante ferroviario per la lunga percorrenza bisognerà inserire anche la direttrice a Monza permettendo ai treni da e per Monza di dirigersi verso Torino e verso Venezia/Rogoredo senza invertire la marcia (in nessun progetto di Passante alta velocità finora considerato è stato progettato l'inserimento da Monza – purtroppo è stato considerato solo Venezia, Rogoredo, Rho)</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 064_01.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_22	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
I nuovi e numerosi insediamenti urbani lungo l'asse Viale Tibaldi-Viale Toscana e Ripamonti, richiedono necessariamente che con l'avvio del progetto Scali ferroviari e in particolare per quanto riguarda lo Scalo Romana, venga implementata la fermata ferroviaria - TIBALDI - già prevista nel PGT della Linea Milano-Mortara S9

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Si chiede di inserire e prevedere contestualmente alla realizzazione della Fermata TIBALDI in prossimità dell'incrocio con la Linea tramviaria 15 una ulteriore Fermata in viale TOSCANA per servire i nuovi Quartieri in essere e divenire (ex OM-Spadolini e adiacenze) anche in relazione a quanto in previsione di sviluppo sull'asse Ripamonti.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La fermata "Toscana" è già una proposta del PUMS, pertanto non occorrono modifiche al testo.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_12	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Il Tavolo Nodo Ferroviario Milanese, a cui partecipa il Comune di Milano, la Città metropolitana di Milano, RFI e Ferrovie nord, è stato attivato da RL con DGR X/2425 del 17.10.2014. Nell'ambito di tale tavolo era stato attivato formalmente un Gruppo di Lavoro sulle normative di circolazione ferroviaria (rif. Nota S1. 2015.0004686 del 30.01.2015) ed era stato chiesto al Comune di Milano un contributo per avviare una riflessione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
TESTO DA ELIMINARE: Per questo occorre una riflessione ampia a tutti i livelli, nel quadro di un Tavolo di lavoro permanente per il Nodo di Milano, insieme a Regione, RFI, Ferrovie Nord, Trenord e l'interlocuzione con altri soggetti chiave competenti in materia, ANSF e Ministero delle Infrastrutture.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il testo indicato nel Piano, essendo un indirizzo generico sul fatto che occorra lavorare per la verifica delle regole di circolazione, mantiene la sua validità anche a fronte del fatto che sia stato riattivato in tal senso il Tavolo Nodo Ferroviario Milanese.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_14	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La linea di sviluppo indicata non è condivisa a livello regionale e sovracomunale.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
... sistema di trasporto specifiche tecnico-progettuali proprie, che lo differenzino dal resto dei servizi regionali e di lunga percorrenza.	E' opinione del PUMS che...

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
La motivazione addotta dall'Osservante rappresenta un suo punto di vista. Dal contesto risulta evidente che si tratta di una proposta del PUMS.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_22	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Il riavvio dell'iter approvativo del progetto di quadruplicamento della linea Chiasso-Monza-Milano e la realizzazione della Gronda Est Ferroviaria attengono alla programmazione di livello nazionale, gli obiettivi di tali interventi, pur comprendendo la riduzione e/o l'eliminazione del traffico merci all'interno del modo di Milano sono più articolati. Nell'ambito delle istruttorie dei progetti è prevista l'espressione dei pareri degli Enti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
TESTO DA ELIMINARE: "non più derogabile" e "Tale progetto, notevolmente oneroso sotto il profilo economico, può essere ripreso nella sostanza a patto di riconoscere la necessità di rifunzionalizzare l'intero asse Milano-Chiasso. Pertanto il PUMS intende s	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Trattasi di proposte del PUMS che sul tema intende evidenziare una visione strategica che include nel progetto anche obiettivi di tipo metropolitano. Peraltro, come esplicitamente dichiarato nel testo, tali proposte verranno sottoposte agli Enti sovraordinati e nelle sedi opportune.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_23	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
L'inserimento di nuove fermate tra Cadorna e Bovisa e la verifica di fattibilità di una stazione unica su più livelli a ridosso del cavalcavia Bacula, non risulta ad oggi coerente con le linee prioritarie di sviluppo e programmazione degli interventi sulla rete ferroviaria di competenza regionale, come individuate nel PRMT e nel vigente Contratto di programma per gli investimenti con Ferrovie nord. Si dà atto della proposta del PUMS, che, se confermata, non vede nel medio – lungo periodo coerenza con le strategie di sviluppo della rete regionale anche in termini di sostenibilità economico - finanziaria.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
TESTO DA ELIMINARE: In tale contesto potrebbe essere interessante verificare la fattibilità di realizzare una stazione unica su più livelli a ridosso del Cavalcavia Bacula, consentendo di interscambiare agevolmente tra tutte le linee ferroviarie che servo	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene di poter mantenere la proposta del PUMS, la quale, benché non prevista dalla programmazione regionale, come indicato dall'osservante, non risulta in contrasto con essa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_01	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Lo scenario PUMS relativo al Nodo ferroviario di Milano, anche se relativo all'orizzonte temporale 2014 - 2024, deve tener conto dei corridoi ferroviari TEN - T europei già approvati e finanziati : Rotterdam - Genova e Barcellona - Croazia, per facilitare la futura realizzazione di interventi che opportunamente dovranno attraversare Milano, ad esempio inserendone le fasce di rispetto nel prossimo PGT.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Al medesimo Tavolo del Nodo Ferroviario di Milano andrà affrontato anche il tema dell'inserimento dei corridoi europei TEN-T: l'importanza di garantire fluidità di traffico nel Nodo e su queste direttrici, porta a considerare attentamente l'ipotesi di completare anche ad OVEST l'anello della cintura ferroviaria (con un'infrastruttura anche in galleria profonda) e di salvaguardare ove possibile il necessario sedime nell'area urbana. L'ipotesi di intervento, che verrà approfondita col concorso delle Amministrazioni interessate, consiste - studiando la migliore giacitura del secondo passante ferroviario - nel permettere la continuità della connessione ferroviaria fra le stazioni di ROMOLO della cintura Sud e la stazione di CERTOSA, posta all'inizio della cintura Nord e dell'attuale Passante. Se inserito nell'ambito dei lavori per l'apertura dei due nuovi corridoi europei, i cui costi di costruzione e di attrezzaggio saranno sostenuti col concorso della Comunità Europea, dello Stato Italiano e delle FS, tale intervento offrirebbe un beneficio significativo anche per l'utenza di Milano e della Città metropolitana, completando così anche la Circle Line e venendo ad interessare un'area attualmente non servita dal "ferro".

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

L'osservazione introduce una diversa valutazione rispetto al tracciato del secondo passante che, oltre ad essere stato definito nel PGT, è stato valutato positivamente e mantenuto nel PUMS.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
027_01	(Comitato Pendolari e Viaggiatori Nazionale) Presidente - Luca Cossutti	449519/2017	05/10/2017 02:56:00

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano. Il tema del potenziamento infrastrutturale del nodo è trattato in maniera approfondita all'interno del documento trasportistico</p>	<p>Risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano. Il tema del potenziamento infrastrutturale del nodo è trattato in maniera approfondita all'interno del documento trasportistico costituito dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014. Accanto agli interventi proposti dall'Allegato B della DGR n. X/2524 del 17/10/2014, è opportuno sottolineare alcune imprescindibili necessità, ancora irrisolte, che dovranno essere affrontate all'interno del Tavolo del Nodo di Milano istituito da Regione Lombardia e che dovranno indirizzare anche le scelte sul Secondo Passante. È in primo luogo importante trovare già nel breve periodo le soluzioni tecniche adeguate per la risoluzione di una delle maggiori criticità del nodo, costituita dal Bivio Mirabello e dall'attestamento dei treni nel fascio passante di Garibaldi a tal riguardo il PUMS propone al Tavolo Nodo Ferroviario Milanese di riconsiderare soluzioni infrastrutturali che contemplino il quadruplicamento della tratta e/o la realizzazione di un salto di montone al bivio di Greco; quest'ultima soluzione, se attuata con la velocizzazione degli ingressi a Garibaldi lato B. Mirabello e l'accorciamento delle sezioni di blocco a 450m (previsti dall'allegato B alla DGR X/2524 del 17/10/2014), sarebbe potenzialmente in grado di consentire una capacità anche superiore a 30treni/ora per direzione; In sintesi due linee parallele: • una linea dovrà inserirsi a Milano Repubblica permettendo treni da Porta Vittoria-Repubblica-Mirabello-Monza e viceversa • l'altra</p>

	<p>dovrà inserirsi a Milano Garibaldi. Punto di raccordo tra le due linee presso la fermata Milano Sondrio M3 (in modo da permettere passaggi da una linea all'altra (Ex Bivio Magna) • Il passante in essere va ricordato anche a Porta Romana, Lambrate e Bivio Musocco nonché al futuro Secondo Terzo Passante - Passante Ovest (Ex Cintura Militare) Per il PUMS, obiettivo cardine per la creazione di un vero sistema ferroviario metropolitano, è la progressiva eliminazione di tutti i principali bivi a raso sulle tratte interessate dalle linee S: oltre al nodo di Rho, già previsto, e a quello di Bovisa, di estrema importanza è la risoluzione dei conflitti tra flussi di traffico lungo l'asta Monza - Greco; a tal riguardo occorre fare sintesi dei numerosi studi prodotti in passato ed inquadrarli in uno scenario coerente con le strategie – non ancora definite - per il prolungamento del Gottardo in territorio italiano e del Secondo Passante; La linea dal Gottardo dovrà inserirsi ANCHE A MILANO REPUBBLICA.</p> <p>Deliberazione n. X/2524 del 17.10.2014 – Istituzione del Tavolo nodo ferroviario milanese per le attività connesse allo sviluppo del sistema ferroviario regionale e suburbano regionale e suburbano nell'area metropolitana di Milano. Il tavolo è composto da Regione Lombardia, Comune di Milano, Ferrovie Nord e RFI ed ha una funzione di coordinamento e monitoraggio degli interventi e di studio dell'evoluzione del nodo in termini sia infrastrutturali che di servizi. PUMS – PIANO URBANO MOBILITÀ SOSTENIBILE – DOCUMENTO DI PIANO 132/374 Si tratta di interventi anche molto impegnativi sotto l'aspetto tecnico ed economico ma PRESCRITTE E SOTTOSCRITTI DALL'ITALIA IN SEDE EUROPEA ED INTERNAZIONALE Il Nodo di Milano, inoltre, quale crocevia dei corridoi TEN-T, compreso l'asse nord-sud del Gottardo, pone la necessità di affrontare alcuni ulteriori temi centrali al fine di rendere compatibile il potenziamento dei servizi rapidi di massa con lo sviluppo massiccio dei servizi di lunga distanza legati all'Alta Velocità: • la verifica della capacità delle linee in relazione agli sviluppi previsti nel mediolungo periodo dei diversi tipi di servizio (AV, IC, RE, linee S) ed alla possibilità di garantire la massima integrazione di questi tra loro e con il servizio urbano; • l'identificazione degli interventi infrastrutturali, tecnologici ed afferenti le normative di esercizio atti a garantire al minor costo e nei minori tempi l'adeguamento di tale capacità ai nuovi fabbisogni dell'offerta nonché</p>
--	---

	<p>sulla base di previsioni realistiche di sviluppo dei servizi ferroviari e tenendo conto delle nuove tecnologie di gestione della circolazione. Se il progetto del Primo Passante prevedeva, inizialmente, tre tipi di servizio: comprensoriale (area metropolitana), interpolo, regionale, con una prevalenza (frequenza) dei servizi suburbani e sui poli più prossimi a Milano, oggi è ragionevole prevedere un pieno utilizzo del passante per il trasporto rapido di massa dell'area metropolitana e dei suoi poli più adiacenti (Interpolo e AV), del tutto evidente la necessità di soddisfare con un servizio di elevate prestazioni l'insieme degli spostamenti regionali - ovvero tutti quelli che possono essere compiuti in un'ora di viaggio, che, nell'area milanese, interessano circa 7 milioni d'abitanti garantendo che tutti i treni regionali possano circolare sul nodo di Milano integrandosi con ogni altro servizio e recapitando direttamente gli spostamenti in città. Lo studio di fattibilità sul Secondo Passante del 2007 ha già esplorato, insieme ai possibili tracciati, molti interventi puntuali atti a realizzare nel nodo una circolazione più rispondente alle prestazioni richieste dai nuovi servizi e a riorganizzare gli attestamenti per una migliore corrispondenza tra categorie di servizio. Nel frattempo, in ordine alla realizzazione di nuove fermate sulla cintura, si è progressivamente affermato il tema della cosiddetta "Circle line" da intendersi sia come linea circolare a servizio del potenziamento delle linee di cintura per i servizi suburbani - per sfruttare potenzialità, oggi poco o scarsamente sfruttate, che queste tratte hanno per la mobilità urbana - sia come l'inviluppo, in Milano, di tutte le reti ferroviarie che vengono dalla regione. Consolidato uno scenario di sviluppo del modello di servizio, si tratta ora di procedere ad una verifica sistematica - in termini di fattibilità, tempi, costi e risultati conseguibili - delle diverse alternative di istradamento/attestamento dei singoli servizi, degli interventi conseguentemente necessari e dei possibili lotti funzionali del Secondo Passante attivabili anche in fasi diverse. LA SOLUZIONE PER IL SECONDO PASSANTE FERROVIARIA DOVRA ESSERE un Passante con caratteristiche "metropolitane" (analogamente al Passante attuale): la nuova linea verrebbe allacciata verso nord alle tre direttrici monzesi (Garibaldi Fs, Garibaldi Passante e Ghisolfa), mentre verso sud coprirebbe aree ad ovest della città attualmente non servite dal ferro (Milano Romolo e Milano Porta Genova) Riguardo al Terzo</p>
--	--



	<p>Passante Ferroviario di Milano (Passante Nord/Ovest-Est/Sud) se necessario dovrà riproporre il vecchio tracciato abbandonato nel 1932 (con raccordo ANCHE VERSO MONZA) A tale proposito, è stato avviato un gruppo di lavoro nell'ambito del Tavolo nodo ferroviario milanese, coordinato da Regione Lombardia, che ha come obiettivo la differenziazione del regime normativo di circolazione per i sistemi di tipo suburbano rispetto a quelli di carattere nazionale e di lunga percorrenza. Ovviamente TUTTE LE LINEE PRESENTI E FUTURE DOVRANNO ESSERE RACCORDATE TRA LORO</p>
--	--

---

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 026_01.	
<b>Modifica proposta</b>	
<b>Note</b>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_01	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.1 Interventi sul nodo ferroviario di Milano e SFR (Linee S)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
La modifica proposta tende a garantire una maggiore frequenza dalla linea di cintura fino a Rho. Pare poco utile un attestamento del servizio da Bergamo a Garibaldi già ben servita dal Passante Ferroviario.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
In merito alla figura 7.4 (Cintura ferroviaria — Servizi futuri), spostare l'attestamento del servizio R proveniente da Bergamo da Milano Porta Garibaldi a Rho.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La figura, che è tratta dall'allegato B della DGR X/2524 del 17/10/2014 ed è riproposta nell'allegato O dell'AdP scali versione 2017, intende esemplificare come l'effetto di sovrapposizione di servizi S+R creerà corridoi ad elevata frequenza. Il PUMS evidenzia peraltro la necessità di svolgere ulteriori approfondimenti sul tema delle cinture presso il Tavolo Nodo Ferroviario Milanese, istituito dalla DGR sopra citata, in merito alle frequenze, ai tempi di percorrenza ed alle tipologie di servizi presenti in cintura, la cui definizione resta in ogni caso di competenza della Regione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
073_01	Mattia Malgarini	452702/2017	09/10/2017 01:25:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Riduzione dei costi infrastrutturali rendendo possibili attraversamenti a raso (senza realizzazione di viadotti e trincee) nelle aree suburbane. Ad esempio potrebbero essere utilizzati mezzi metrotranviari tipo "Kinkisharyo P3010/AnsaldoBreda P2550/Siemens P2000" - più piccoli quindi più adatti a servire un'area a minor carico, meno costosi e con migliori prestazioni in accelerazione ( $1,3 \text{ m/s}^2$ ) - capaci di percorrere a piene prestazioni l'esistente infrastruttura da Cologno Nord a Cascina Gobba anche in condizioni di traffico misto con il servizio metropolitano, essendo compatibili con la ripetizione di codice ed altri sistemi di segnalamento anche a blocco mobile.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
prolungamento da Cologno Nord: il prolungamento previsto verso Vimercate può in una prima fase attestarsi a Brugherio, all'altezza della SP 208, lungo il sedime previsto, dove è possibile realizzare un terminal facilmente accessibile per le linee TPL dall	Prolungamento come light rail da Cologno Nord fino a Vimercate, con mezzi leggeri ed ad alte prestazioni in accelerazione in grado di effettuare attraversamenti a raso nei centri abitati e di utilizzare l'infrastruttura esistente da Cologno Nord a Cascina Gobba. Utilizzo del binario 4 di Cascina Gobba come capolinea dei treni per Vimercate

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non viene accolta in quanto in prima fase il Piano ha valutato positivamente il prolungamento della M2 fino a Brugherio con istituzione di BRT sul corridoio Brugherio-Vimercate. L'ulteriore prolungamento a Vimercate, viene demandato ad una fase di lungo periodo come riportato nelle tabelle al capitolo 9.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
042_01	(Comune di Bareggio) Sindaco - Giancarlo Lonati	449502/2017	06/10/2017 12:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Si ritiene necessario che il PUMS contempli già il prolungamento della M5 in direzione ovest verso Cornaredo e lungo l'asse della ex S.S. 11 in considerazione delle analisi di criticità viabilistica insistenti nel PUMS medesimo sulla predetta strada di accesso a Milano, direzione Lotto-San Siro e Molino Dorino, definita in "condizioni di deflusso fortemente/gravemente condizionato". Altresì si evidenzia che tale soluzione è prevista e considerata positivamente nel PTCP approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 93 del 17 dicembre 2013 e che esprime la necessità di prevedere il prolungamento della M5 fino a Cornaredo via Milano all'intersezione con la rotonda di viale della Repubblica, dove è stata realizzata la nuova scuola media superiore che dovrà servire un'ampia area del nord-ovest di Milano. Quest'ultimo aspetto è di per sé elemento di incremento dell'uso della metropolitana rendendo positivo il beneficio ambientale, in termini di salute e di saldo economico. Riportiamo, inoltre, le considerazioni espresse ed accolte in sede di presentazione delle osservazioni del PTCP suddetto, sottolineando il congestionamento del traffico sulla ex S.S. 11, che coinvolge quotidianamente 26.000 veicoli in entrambe le corsie di marcia, ed in genere nell'hinterland Ovest di Milano dove ha raggiunto livelli preoccupanti per l'ambiente e la salute. Tale situazione necessita il disincentivamento dell'uso privato degli automezzi e tale obiettivo lo si può raggiungere anche/soprattutto attraverso il potenziamento dei Servizi di TPL e della rete infrastrutturale dei trasporti.</p> <p>Si ritiene altresì necessario che venga realizzato uno studio di fattibilità, affinché il prolungamento della M5 lungo la ex statale 11 possa interessare il Comune di Bareggio fino al confine con il Comune di Sedriano, in virtù della previsione viabilistica alternativa alla S.S.11, ove è presente un'area per la conseguente realizzazione di un parcheggio di interscambio per i veicoli a motore, ma anche una struttura di ciclososta e di deposito cicli, con impianto di videosorveglianza e gestione degli accessi.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>I percorsi proposti infatti non colgono, nella configurazione trattata, bacini di domanda tali da garantirne l'efficienza nei termini considerati o, in diversa misura, vanno in competizione con servizi già esistenti che interessano le stesse relazioni (M1</p>	<p>La M5 pertanto potrebbe contemplare come scenario esplorativo il prolungamento della tratta da Settimo Milanese lungo la ex S.S.11, passando per Cornaredo, fino all'intersezione con la previsione viabilistica alternativa alla ex statale stessa, che comprende il comune di Bareggio a confine con Sedriano. Tale area potrebbe ricoprire una posizione strategica in quanto, oltre ad essere presente un'ampia area per la realizzazione di un parcheggio di interscambio per i veicoli a motore, di strutture di ciclososta e di deposito cicli, con impianti di videosorveglianza e gestione degli accessi, consentirebbe di aumentare la domanda dal punto di vista trasportistico per il</p>

	convogliamento dei bacini territoriali dell'Ovest Milano a confine con Bareggio, garantendo un valido accesso alternativo a Milano, con conseguente miglioramento della locale situazione viabilistica ed ambientale.
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'ipotesi progettuale avanzata non è corredata di sufficienti informazioni per verificarne in tempi brevi la fattibilità; comporterebbe un prolungamento della linea M5 per una lunghezza di circa 7 km su una direttrice per la quale già il prolungamento a Settimo l'analisi costi benefici ha prodotto un risultato negativo. Su tale direttrice peraltro insiste la linea ferroviaria S6, per la quale il PUMS chiede, come per le altre linee suburbane, la trasformazione in ferrovia metropolitana. Ulteriori valutazioni o approfondimenti in merito sono pertanto demandati a strumenti di pianificazione di area vasta.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
042_07	(Comune di Bareggio) Sindaco - Giancarlo Lonati	449502/2017	06/10/2017 12:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
In alternativa al prolungamento della M5. Si ritiene necessario che il PUMS, tenuto conto del congestionamento del traffico locale di transito e in genere nell'hinterland Ovest di Milano dove ha raggiunto livelli preoccupanti per l'ambiente e la salute, contempli il prolungamento della M1 da Baggio /Tangenziale Ovest (ramo di Bisceglie) verso Cusago ed ulteriormente in direzione Ovest. L'obiettivo di disincentivare l'uso privato degli automezzi lo si può raggiungere anche/soprattutto attraverso il potenziamento dei Servizi di TPL e della rete infrastrutturale dei trasporti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Nel dettaglio, il PUMS prevede:	Per la M1 il prolungamento da Baggio/Tangenziale Ovest (ramo di Bisceglie) verso Cusago e in direzione Ovest Milano.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'ipotesi progettuale avanzata non è corredata di sufficienti informazioni per verificarne in tempi brevi la fattibilità; comporterebbe un prolungamento della linea M1 su una direttrice per la quale già il prolungamento sino alla tangenziale ovest l'analisi costi benefici ha mostrato valori via via decrescenti di benefici. Su tale direttrice, che ha visto importanti investimenti per il raddoppio della linea ferroviaria, insistono la linea ferroviaria S9 ed in futuro la S16, per le quali il PUMS chiede, come per le altre linee suburbane, la trasformazione in ferrovia metropolitana. Ulteriori valutazioni o approfondimenti in merito sono pertanto demandati a strumenti di pianificazione di area vasta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_01	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Tenuto conto degli obiettivi generali e particolari perseguiti dal Pums, di quanto richiamato nei rapporti Bes (Benessere equo e sostenibile) per la nostra nazione, si ritiene necessario che lo stesso contempli il prolungamento della M5 in direzione ovest verso Cornaredo e lungo l'asse della ex statale 11. Ciò anche in considerazione delle analisi di criticità viabilistica insistenti nel PUMS medesimo sulla predetta strada di accesso a Milano, direzione Lotto-San Siro e Molino Dorino, definita in "condizioni di deflusso fortemente/gravemente condizionato". Tale soluzione è prevista e considerata positivamente nel PTCP approvato con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 93 del 17 dicembre 2013 che esprime la necessità di prevedere il prolungamento della M5 fino a Cornaredo via Milano all'intersezione con la rotonda di viale della Repubblica, dove tra l'altro è stata realizzata ed è già funzionante la nuova scuola media superiore che dovrà servire un'ampia area del nord-ovest di Milano (a tendere circa 750 iscritti). Quest'ultimo aspetto è di per sé elemento di incremento dell'uso della metropolitana rendendo positivo il beneficio ambientale, in termini di salute e di saldo economico. Si richiamano, inoltre, le considerazioni espresse in sede di presentazione delle osservazioni del PTCP suddetto, accolte, sottolineando il congestionamento del traffico sulla ex SS. 11, che coinvolge quotidianamente 26000 veicoli in entrambe le corsie di marcia, e in genere nell'hinterland Ovest di Milano dove ha raggiunto livelli preoccupanti per l'ambiente e la salute e che è necessario disincentivare l'uso privato degli automezzi e che tale obiettivo lo si può raggiungere anche e soprattutto attraverso il potenziamento dei Servizi di TPL e della rete infrastrutturale dei trasporti. A ciò si aggiungano le considerazioni circa lo sviluppo socio economico di cui tutta l'area del Nord Ovest potrebbe trarre giovamento grazie alle positive ricadute in termini di insediamenti produttivi e di servizi e allo sviluppo turistico dei territori inseriti nel Parco Sud e nel Parco del Ticino.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>"Ulteriori approfondimenti e valutazioni di tracciati alternativi, comprensivi di verifiche di compatibilità ambientali, comprendenti anche la verifica di possibili localizzazioni alternative dell'area di deposito del materiale rotabile, dovranno essere e</p>	<p>La M5 pertanto potrebbe contemplare come scenario esplorativo il prolungamento della tratta da Settimo Milanese fino a Cornaredo e proseguire lungo la ex SS11 e quale alternativa all'utilizzo viabilistico della ex statale stessa, che comprende il comune di Bareggio a confine con Sedriano. Tale area potrebbe ricoprire una posizione strategica in quanto, oltre ad essere presente un'ampia area per la realizzazione di un parcheggio di interscambio per i veicoli a motore, di strutture di ciclososta e di deposito cicli, con impianti di videosorveglianza e gestione degli accessi, consentirebbe di aumentare la domanda dal punto di vista trasportistico per il</p>

	convogliamento dei bacini territoriali dell'Ovest Milano a confine con Bareggio, garantendo un valido accesso alternativo a Milano, con conseguente miglioramento della locale situazione viabilistica ed ambientale.
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'ipotesi progettuale avanzata non è corredata di sufficienti informazioni per verificarne in tempi brevi la fattibilità; comporterebbe un prolungamento della linea M5 per una lunghezza di circa 7 km su una direttrice per la quale già il prolungamento a Settimo l'analisi costi benefici ha prodotto un risultato negativo. Su tale direttrice peraltro insiste la linea ferroviaria S6, per la quale il PUMS chiede, come per le altre linee suburbane, la trasformazione in ferrovia metropolitana. Ulteriori valutazioni o approfondimenti in merito sono pertanto demandati a strumenti di pianificazione di area vasta.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_02	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>		
Dall'osservazione n. 1 discendono tutte le altre variazioni derivanti dal prolungamento della M5 da Settimo Milanese a Cornaredo e ai comuni del nord ovest lungo l'asse dell'ex SS11, aggiornando con tale indicazione i riferimenti indicati nelle seguenti pagine:		
Capitolo Pagine		
6.2.5.3	94	
6.2.5.3	95	
6.3	113	Fig. 6.10
7.1.1.2	134	
7.1.1.3	137	
7.2.1.1	153	
7.4.1.2	250	
8.1.3	280	Tab. 8.1
9.1.1	349	Tab. 9.2
9.1.1	352	Tab. 9.2

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Aggiornare le pagine indicate per le motivazioni indicate nell'osservazione 1 prendendo atto della proposta di prolungamento della M5 da Settimo Milanese a Cornaredo e ai comuni del nord ovest lungo l'asse dell'ex SS 11	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'ipotesi progettuale avanzata non è corredata di sufficienti informazioni per verificarne in tempi brevi la fattibilità; comporterebbe un prolungamento della linea M5 per una lunghezza di circa 7 km su una direttrice per la quale già il prolungamento a Settimo l'analisi costi benefici ha prodotto un risultato negativo. Su tale direttrice peraltro insiste la linea ferroviaria S6, per la quale il PUMS chiede, come per le altre linee suburbane, la trasformazione in ferrovia metropolitana. Ulteriori valutazioni o approfondimenti in merito sono pertanto demandati a strumenti di pianificazione di area vasta.

***Modifica proposta***

***Note***

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_07	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
In alternativa al prolungamento della M5 si ritiene necessario che il PUMS, tenuto conto del congestionamento del traffico locale di transito e in genere nell'hinterland Ovest di Milano dove ha raggiunto livelli preoccupanti per l'ambiente e la salute, contempli il prolungamento della M1 da Baggio /Tangenziale Ovest (ramo di Bisceglie) verso Cusago ed ulteriormente in direzione Ovest. L'obiettivo di disincentivare l'uso privato degli automezzi lo si può raggiungere anche/soprattutto attraverso il potenziamento dei Servizi di TPL e della rete infrastrutturale dei trasporti

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Nel dettaglio il PUMS prevede:	Per la M1 il prolungamento da Baggio/Tangenziale Ovest (ramo di Bisceglie) verso Cusago e in direzione Ovest Milano.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'ipotesi progettuale avanzata è non corredata di sufficienti informazioni per verificarne in tempi brevi la fattibilità; comporterebbe un prolungamento della linea M1 su una direttrice per la quale già il prolungamento sino alla tangenziale ovest l'analisi costi benefici ha mostrato valori via via decrescenti di benefici. Su tale direttrice, che ha visto importanti investimenti per il raddoppio della linea ferroviaria, insistono la linea ferroviaria S9 ed in futuro la S16, per le quali il PUMS chiede, come per le altre linee suburbane, la trasformazione in ferrovia metropolitana. Ulteriori valutazioni o approfondimenti in merito sono pertanto demandati a strumenti di pianificazione di area vasta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_31	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Lo scenario PUMS accenna a parcheggi di interscambio e attestamento di direttrici TPL quali interventi connessi alla realizzazione dei prolungamenti delle metropolitane oltre il confine di Milano, senza entrarne nei dettagli. Sottolineando l'importanza che elementi di dettaglio quali: • capienza dei parcheggi di interscambio, • politica di gestione dei parcheggi (i.e: orari/tariffe/integrazione con sistema sosta PUMS), • disponibilità di spazi attrezzati/terminal per autolinee, • viabilità di accesso ai parcheggi e terminal bus ricoprono per la valutazione dell'efficacia di tali interventi, si chiede di fornire maggiori dettagli relativi agli interventi connessi con i prolungamenti delle metropolitane (parcheggi di interscambio e attestamento linee) che lo Scenario PUMS ha assunto.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
SCENARIO PUMS Nel dettaglio, il PUMS prevede: (omissis) Per la M2 (omissis) Per la M3 (omissis) Per la M4 (omissis) Per la M5 (omissis)	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La proposta di Piano si riferisce alla possibilità di realizzare infrastrutture negli ambiti indicati, la maggiore definizione dei progetti dovrà essere successiva alla approvazione del Piano e condotta in collaborazione con tutti gli enti interessati, tenendo conto della necessità di realizzare progetti che per qualità di domanda soddisfatta e qualità dell'infrastruttura e dell'accessibilità possano al meglio assolvere alla funzione richiesta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
136_02	(Comune di Sedriano) Sindaco - Angelo Cipriani	458297/2017	10/10/2017 11:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.2 Prolungamenti delle metropolitane oltre il confine comunale di Milano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Il trasporto pubblico su gomma risente, lunga l'asse stradale della SP ex SS11, di una situazione di congestione della viabilità ordinaria dovuta al sempre più crescente utilizzo dei veicoli privati utilizzati quotidianamente per sportarsi verso Milano e viceversa. La soluzione a tale problema non può prescindere da una visione metropolitana che possa portare ad una mobilità sostenibile.</p> <p>Si ritiene quindi necessario attivare politiche che possano realmente disincentivare l'uso dei veicoli privati attraverso soluzioni che possano potenziare il TPL e le relative infrastrutture realizzando il prolungamento della M5 da San Siro a Settimo Milanese proseguendo su tutto l'asse della SP ex SS11 in direzione di Magenta con possibilità di diramazione anche verso Abbiategrasso. Ciò comporterebbe una migliore fruizione dei presidi ospedalieri presenti in tali realtà.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>I percorsi proposti infatti non colgono, nella configurazione trattata, bacini di domanda tali da garantirne l'efficienza nei termini considerati o, in diversa misura, vanno in competizione con servizi già esistenti che interessano le stesse relazioni (M1</p>	<p>La M5 potrebbe contemplare, come scenario esplorativo, il prolungamento della tratta da Settimo Milanese lunga la SP ex SS11, proseguendo a Cornaredo e lungo tutto l'asse del Magentino ovvero della M1, sempre sul medesimo asse, fino a Magenta. Tale soluzione potrebbe consentire un aumento della domanda di fruizione del trasporto pubblico locale con notevoli vantaggi sulla viabilità ordinaria e un miglioramento dal punto di vista ambientale.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'ipotesi progettuale avanzata, non corredata di sufficienti informazioni per verificarne in tempi brevi la fattibilità, comporterebbe un prolungamento della linea M5 per una lunghezza di circa 15 km su una direttrice per la quale già il prolungamento a Settimo l'analisi costi benefici ha prodotto un risultato negativo. Su tale direttrice peraltro insiste la linea ferroviaria S6, per la quale il PUMS chiede, come per le altre linee suburbane, la trasformazione in ferrovia metropolitana. Ulteriori valutazioni o approfondimenti in merito sono pertanto demandati a strumenti di pianificazione di area vasta.</p>

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
073_02	Mattia Malgarini	452702/2017	09/10/2017 01:25:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Sostituzione con light rail come da modifica proposta del precedente capitolo

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per il corridoio di Vimercate, la velocizzazione dei collegamenti con Cologno grazie alla realizzazione di una corsia dinamica sulla Tangenziale Est previa verifica di fattibilità da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti [39];	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non viene accolta in quanto il Piano ha valutato positivamente il prolungamento della M2 fino a Brugherio, mentre la domanda di utilizzo del modo pubblico sul corridoio Brugherio-Vimercate è risultata non sufficiente o non sufficientemente concentrata lungo un'unica direttrice da giustificare la realizzazione di un'infrastruttura fissa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
073_03	Mattia Malgarini	452702/2017	09/10/2017 01:25:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Sostituzione con metrotranvia come da modifica proposta del successivo capitolo

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per il corridoio di Paullo, l'uso di percorsi alternativi protetti e, per il tratto finale, l'uso della via XXV Aprile (protetta) sino all'hub di Rogoredo;	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'analisi costi benefici condotta per la stesura del Piano ha valutato positivamente il prolungamento della M3 fino a S. Donato Gela, mentre la domanda di utilizzo del modo pubblico sul corridoio della Paullese è risultata non sufficiente o non sufficientemente concentrata lungo un'unica direttrice da giustificare la realizzazione di un'infrastruttura fissa.</p> <p>La realizzazione di un prolungamento metropolitano sino a Paullo (sostituito nel frattempo dall'esercizio di una linea S-Bus) è comunque già prevista nelle Opere in Programma PTCP e pertanto nel PUMS afferisce alle opere di lungo periodo (cfr tabelle capitolo 9).</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
042_03	(Comune di Bareggio) Sindaco - Giancarlo Lonati	449502/2017	06/10/2017 12:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Si ritiene che occorre prevedere un rafforzamento della linee di superficie nel settore Ovest, in quanto non è previsto il potenziamento delle linee sulla direttrice Milano-Magenta (anzi negli ultimi mesi si sono verificati ulteriori tagli ad un trasporto pubblico già precario) né in generale della rete di Trasporto pubblico locale, né in particolare nei collegamenti con le strutture ASL Milano 1 di Rho- Passirana e Garbagnate Milanese. Del tutto inesistenti sono inoltre i collegamenti verso le strutture ospedaliere di Legnano e Abbiategrasso.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per Magenta il collegamento rapido con Molino Dorino, transitante per Settimo Milanese ove poi si attesterà quando verrà realizzato il completamento della M5.	Sulla direttrice Milano-Magenta, occorre prevedere il potenziamento del collegamento rapido verso i collegamenti con le strutture ATS di Magenta, Rho- Passirana e Garbagnate Milanese.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Laddove nell'area metropolitana siano risultati corridoi di mobilità non serviti da linee su ferro caratterizzati da un'urbanizzazione meno densa ma che negli anni ha fatto registrare significativi incrementi di popolazione e conseguentemente di domanda di mobilità, il PUMS ha previsto l'inserimento di bus rapid transit in connessione con la rete portante del TPL (come ad esempio nel caso della direttrice Milano (Molino Dorino) -Magenta. L'istituzione di linee bus o puntuali modifiche di esercizio alle linee di TPL esistente non afferisce alla scala di programmazione del Piano e viene pertanto trattata nell'ambito del Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_08	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Al fine di consentire un accesso alternativo alla rete ferroviaria e metropolitana razionalizzando l'uso dei veicoli a motore, si ritiene necessario prevedere l'introduzione delle linee rapide su gomma (S Bus), che colleghino il Comune di Sedriano, di Bareggio e di Cornaredo con le Stazioni Ferroviarie di Pregnana Milanese e di Rho, le cui linee S5 ed S6 transitano nel Passante ferroviario.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per Magenta il collegamento rapido con Molino Dorino, transitante per Settimo Milanese ove poi si attesterà quando verrà realizzato il completamento della M5.	Per l'asse Sedriano, Bareggio e Cornaredo si ritiene necessario prevedere l'introduzione delle linee rapide su gomma (S Bus) che colleghino i Comuni con le Stazioni Ferroviarie di Pregnana Milanese e di Rho, le cui linee S5 ed S6 transitano nel Passante ferroviario.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Laddove nell'area metropolitana siano risultati corridoi di mobilità non serviti da linee su ferro caratterizzati da un'urbanizzazione meno densa ma che negli anni ha fatto registrare significativi incrementi di popolazione e conseguentemente di domanda di mobilità, il PUMS ha previsto l'inserimento di bus rapid transit in connessione con la rete portante del TPL (come ad esempio nel caso della direttrice Milano (Molino Dorino) -Magenta. L'individuazione del corridoio è stata definita sulla base dello scenario infrastrutturale di progetto, così da garantire la connessione con la M5 a Settimo Milanese, la M1 a Molino Dorino, visto che la S6 viene già intercettata a Corbetta e Vittuone.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_09	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Si ritiene che occorra prevedere il potenziamento del TPL per il settore Ovest, in particolare le linee di superficie sulla direttrice Milano-Magenta ed i collegamenti con le strutture Asst rhodense di Rho-Passirana e Garbagnate Milanese.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per Magenta il collegamento rapido con Molino Dorino, transitante per Settimo Milanese ove poi si attesterà quando verrà realizzato il completamento della M5.	E nel prolungamento verso Cornaredo e i Comuni dell'ovest Milano, sulla direttrice Milano-Magenta, occorre prevedere il potenziamento del collegamento rapido verso i le strutturare asst rhodense , Rho- Passirana e Garbagnate Milanese.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Laddove nell'area metropolitana siano risultati corridoi di mobilità non serviti da linee su ferro caratterizzati da un'urbanizzazione meno densa ma che negli anni ha fatto registrare significativi incrementi di popolazione e conseguentemente di domanda di mobilità, il PUMS ha previsto l'inserimento di bus rapid transit in connessione con la rete portante del TPL (come ad esempio nel caso della direttrice Milano (Molino Dorino) - Magenta. L'istituzione di nuove linee bus o puntuali modifiche di esercizio alle linee di TPL esistente non afferisce alla scala di programmazione del piano e viene pertanto trattata nell'ambito del Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
045_04	(Comune di Segrate) Dirigente Territorio e Sviluppo Economico - Maurizio Rigamonti	455810/2017	06/10/2017 16:34:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
DOCUMENTO DI PIANO PAG 136, cap 7.1.1.3 Gli scenari del PUMS che prevedono interventi strutturali sulla via Cassanese non possono trovare attuazione se non a seguito di uno specifico tavolo di concertazione tra i comuni interessati.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Si suggerisce di aggiungere alla fine del paragrafo: "Gli interventi situati nei Comuni della Città metropolitana saranno definiti e accompagnati da specifici tavoli che verificheranno la reale fattibilità degli interventi proposti".	Vedi sopra

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La procedura attuativa prevede implicitamente la definizione di specifici tavoli ai fini della verifica di fattibilità degli interventi.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
098_05	Jonathan Monti	458304/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Si osserva che la previsione di linee S-Bus su assi radiali forti è contraria allo spirito della legge regionale 6/2012, che limita tale previsione a servizi di tipo tangenziale e distributivo tra nodi contermini. Si suggeriscono l'analisi e la previsione di linee attrezzate con impianti fissi, che nella declinazione più economica può coincidere con sistemi tranviari assimilabili alle linee T indicate nel Pums stesso.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non recepita in quanto la Legge 6/2012 non limita la realizzazione di s-bus ai soli fini tangenziali.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_32	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il proposto collegamento di linea rapida su lungo l'asse Pioltello-Segrate-Lambrate risulta ampiamente servito da 2 direttrici del Servizio Ferroviario Regionale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• linee S5-S6 che collegano Pioltello e Segrate con Milano</li> <li>• linee Regionali che collegano Pioltello con Milano pertanto non si ravvisa la caratteristica di "linea su corridoio non servito dal sistema ferroviario".</li> </ul>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Si tratta dei corridoi di Arese - Lainate, Vimercate, Segrate – Pioltello, Paullo, Binasco e del Cusaghese; caratterizzati da un'urbanizzazione meno densa e più recente rispetto alle direttrici storiche dell'area milanese, ma che negli anni più recenti hanno fatto registrare significativi incrementi di popolazione e conseguente domanda di mobilità. (omissis)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- per il corridoio di Vimercate, la velocizzazione dei collegamenti con Cologno grazie alla realizzazione di una corsia dinamica sulla Tangenziale Est previa verifica di fattibilità da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</li> <li>- per l'asse della Cassanese caratterizzato da alta densità insediativa, il collegamento lungo l'asse Pioltello – Segrate – Rombon – Lambrate</li> <li>- per il corridoio di Paullo, l'uso di percorsi alternativi protetti e, per il tratto finale, l'uso della via XXV Aprile (protetta) sino all'hub di Rogoredo (omissis)</li> </ul>	<p>Si tratta dei corridoi di Arese - Lainate, Vimercate, Paullo, Binasco e del Cusaghese; caratterizzati da un'urbanizzazione meno densa e più recente rispetto alle direttrici storiche dell'area milanese, ma che negli anni più recenti hanno fatto registrare significativi incrementi di popolazione e conseguente domanda di mobilità. (omissis)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• per il corridoio di Vimercate, la velocizzazione dei collegamenti con Cologno grazie alla realizzazione di una corsia dinamica sulla Tangenziale Est previa verifica di fattibilità da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</li> <li>• per il corridoio di Paullo, l'uso di percorsi alternativi protetti e, per il tratto finale, l'uso della via XXV Aprile (protetta) sino all'hub di Rogoredo (omissis)</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene di confermare quanto proposto nel Piano in considerazione dell'opportunità che un servizio di tipo S-bus permetta di servire la domanda generata da nuovi sviluppi urbanistici che risultano essere non direttamente serviti da stazioni ferroviarie.

---

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_33	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Si evidenzia che il PUMS, in relazione al sistema di trasporto pubblico su gomma di area vasta, fatta salva la proposta di 7 linee rapide, non include alcun analisi o intervento riferito al vasto sistema di autolinee delle area urbana (sin qui di competenza del Comune di Milano) o extraurbane (di competenza della Città Metropolitana).</p> <p>Si propone pertanto, in analogia al paragrafo sul servizio ferroviario e tramvie extraurbane, che l'oggetto del paragrafo sia esteso al comparto delle autolinee extraurbane, viste anche le ricadute di tali strategie e interventi sul paragrafo 7.1.1.5 Integrazione dei nodi: hub di primo e secondo livello</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Integrare il paragrafo con interventi previsti sulle linee di area urbane e extraurbana

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_25	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Proteggere le linee S. Bus rapide su gomma con corsie riservate continue, ma iniziando dal garantire attestamenti riservati ai semafori intervenendo prima proprio nei tratti di corsia salto-code

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Integrazione tariffaria ,ecc.)	L'idea innovativa delle linee "S Bus" sulle direttici di forza extraurbane non servite da linee su ferro, può migliorare la competitività del trasporto pubblico là dove oggi è maggiormente inefficace; necessario quindi un rapido passaggio dall'ideazione alla progettualità degli interventi per proteggere le linee S. Bus rapide su gomma con corsie riservate continue, iniziando dal garantire attestamenti riservati ai semafori con tratti di corsia salto-code.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La definizione degli interventi puntuali di velocizzazione delle linee di trasporto di superficie nella direzione della creazione di S-Bus saranno oggetto delle progettazioni specifiche.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
136_03	(Comune di Sedriano) Sindaco - Angelo Cipriani	458297/2017	10/10/2017 11:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Risulta essere necessario un rafforzamento delle linee di superficie nel settore Ovest alla luce delle recenti problematiche emerse che hanno comportato tagli su alcune corse. Inoltre, per permettere un accesso alternativo alle linee ferroviarie e metropolitane razionalizzando l'uso privato dei veicoli a motore, si ritiene necessario istituire l'introduzione delle linee rapide su gomma (S Bus) che colleghino il Comune di Sedriano, di Bareggio e di Cornaredo con la stazione ferroviaria di Pregnana Milanese, la cui linea S6 transita nel passante ferroviario. Infine bisognerebbe prevedere un puntuale collegamento con le strutture sanitarie di Magenta, di Legnano e di Abbiategrasso.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
per Magenta il collegamento rapido con Molino Dorino, transitante per Settimo Milanese ove poi si attesterà quando verrà realizzato il completamento della M5	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Per l'asse Sedriano, Bareggio e Cornaredo l'introduzione della linea di collegamento con la stazione ferroviaria di Pregnana Milanese;</li> <li>• Sulla direttrice Milano – Magenta potenziare il collegamento con le strutture A.S.S.T e A.T.S di Magenta, Abbiategrasso e Legnano.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Laddove nell'area metropolitana siano risultati corridoi di mobilità non serviti da linee su ferro caratterizzati da un'urbanizzazione meno densa ma che negli anni ha fatto registrare significativi incrementi di popolazione e conseguentemente di domanda di mobilità, il PUMS ha previsto l'inserimento di bus rapid transit in connessione con la rete portante del TPL (come ad esempio nel caso della direttrice Milano (Molino Dorino) -Magenta. L'istituzione di linee bus o puntuali modifiche di esercizio alle linee di TPL esistente non affinisce alla scala di programmazione del piano e viene pertanto trattata nell'ambito del Programma di Bacino del Trasporto Pubblico Locale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_02	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.3 Linee rapide su gomma (S-Bus)	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
L'obbiettivo finale del PUMS per questa direttrice dovrebbe essere la realizzazione di una linea tranviaria che si troverebbe su un viale molto largo e con una buona utenza. Come prima fase si può ipotizzare la creazione di una linea di S-Bus che migliorerebbe l'attuale situazione caratterizzata da linee che non percorrono velocemente l'asse principale.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
per Magenta il collegamento rapido con Molino Dorino, transitante per Settimo Milanese ove poi si attesterà quando verrà realizzato il completamento della M5.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Per il corridoio della Nuova Vigevanese la creazione di una linea S-Bus veloce, come primo stadio in vista della realizzazione di una metrotranvia (vedi punto 7.1.1.4)</li> </ul> Nota: coerentemente con l'osservazione vanno modificate la Figura 7.6 (Sviluppo Linee S-Bus) e la figura 7.7 (Trasporto pubblico e nodi nell'area vasta)

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano ha valutato positivamente solo alcuni prolungamenti metropolitani/tranviari, mentre la domanda di utilizzo del modo pubblico su alcuni corridoi è risultata non sufficiente o non sufficientemente concentrata lungo un'unica direttrice da giustificare la realizzazione di un'infrastruttura fissa. In ragione di ciò il Piano non ha previsto una nuova metrotranvia lungo la Nuova Vigevanese che peraltro risulterebbe parallela alla ferrovia. Per questa ragione, il piano non prevede nemmeno la realizzazione di un S-Bus.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
073_04	Mattia Malgarini	452702/2017	09/10/2017 01:25:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.4 Estensioni e riqualificazioni extraurbane di linee tranviarie esistenti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
La metrotranvia sarebbe più rapida ed efficiente di una linea S-Bus. Sulla paullese non c'è spazio per la costruzione di una corsia riservata per senso di marcia per la preferenziale necessaria al bus mentre una metrotranvia occupa meno spazio e più in alcuni tratti, dove lo spazio è limitato avere tratti a singolo binario.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Costruzione di una metrotranvia da San Donato M3 a Paullo

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'analisi costi benefici condotta per la stesura del Piano ha valutato positivamente il prolungamento della M3 fino a S. Donato Gela, mentre la domanda di utilizzo del modo pubblico sul corridoio della Paullese è risultata non sufficiente o non sufficientemente concentrata lungo un'unica direttrice da giustificare la realizzazione di un'infrastruttura fissa. La realizzazione di un prolungamento metropolitano sino a Paullo (sostituito nel frattempo dall'esercizio di una linea S-Bus) è comunque già prevista nelle Opere in Programma PTCP e pertanto nel PUMS afferisce alle opere di lungo periodo (cfr tabelle capitolo 9).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_03	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.4 Estensioni e riqualificazioni extraurbane di linee tranviarie esistenti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Le linee S-Bus, pur migliorative della situazione attuale, sono meno performanti di una moderna metrotranvia. Per gli itinerari considerati sarebbe utile la realizzazione di linee tranviarie in sede propria più adatte a spostare utenza dal mezzo privato a quello pubblico. Con gli interventi proposti si aumenterebbe anche l'offerta su ferro nella zona est della città compresa tra Rogoredo e Linate.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
A tale intervento potrebbe inoltre essere associato un prolungamento verso i comuni di prima cintura di alcune linee urbane oggi attestate presso i confini del comune capoluogo.	Nella medesima ottica andranno valutate, in alternativa al prolungamento di linee metropolitane o alle previste linee S-Bus, anche nuove linee tranviarie extraurbane per quei corridoi con utenza più elevata ma non sufficiente a giustificare una linea di metropolitana. Particolarmente interessanti sono le direttrici Lambrate - Pioltello (Cassanese) e Rogoredo / Santa Giulia - Paullo (Paullese) entrambe facilmente collegabili con la rete tranviaria urbana a Lambrate e Santa Giulia. Per il collegamento Rogoredo - Paullo è da valutare la connessione dello stesso anche con il previsto collegamento Rogoredo - Linate che potrebbe essere di tipo tranviario.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano ha valutato positivamente solo alcuni prolungamenti metropolitani/tranviari, mentre la domanda di utilizzo del modo pubblico su alcuni corridoi è risultata non sufficiente o non sufficientemente concentrata lungo un'unica direttrice da giustificare la realizzazione di un'infrastruttura fissa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_04	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.4 Estensioni e riqualificazioni extraurbane di linee tranviarie esistenti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
L'asse della Nuova Vigevanese ed il tracciato Cascina Gobba - Sesto S.G. sono adatti, per densità abitativa, ad essere serviti da linee tranviarie che si collegherebbero facilmente alla rete attuale. Nel caso di Sesto S.G. la linea tranviaria si inserisce nel più ampio intervento di riqualificazione dell'area ex-Falck.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<ul style="list-style-type: none"><li>• Realizzazione di una infrastruttura tranviaria lungo la direttrice Nuova Vigevanese (Lorenteggio - Q.re Tessera - Q.re Zingone) collegata a Lorenteggio con l'esistente infrastruttura urbana ed a San Cristoforo con M4;</li><li>• Realizzazione del collegamento tranviario via Adriano - Sesto S.G.(M1 / RFI) collegato alla prevista linea B (Gobba — Certosa).</li></ul> Nota: coerentemente con l'osservazione va modificata la Figura 7.7 (Trasporto pubblico e nodi nell'area vasta)

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano ha valutato positivamente solo alcuni prolungamenti metropolitani/tranviari, mentre la domanda di utilizzo del modo pubblico su alcuni corridoi è risultata non sufficiente o non sufficientemente concentrata lungo un'unica direttrice da giustificare la realizzazione di un'infrastruttura fissa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
146_04	(Prassicoop Società Cooperativa) Carlo Legnani	450264/2017	09/10/2017 10:01:12

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.4 Estensioni e riqualificazioni extraurbane di linee tranviarie esistenti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Si propone il prolungamento della linea di forza H (Seregno) da Parco Nord a Bicocca M5 utilizzando strade urbane già esistenti all'interno delle quali può essere ricavata la sede tranviaria a semplice o doppio binario riducendo da 4 a 2 le corsie stradali. il tracciato proposto dal PUMS è inattivabile per vincoli nel centro di Bresso. (vedi allegati 5 e 6)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Riqualificazione della tramvia Milano-Limbiate <ul style="list-style-type: none"> <li>• Prolungamento della metrotramvia Milano-Desio-Seregno da Bbresso fino a Bignami M5</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Riqualificazione della tramvia Milano-Limbiate e prolungamento da Comasina M3 a Affori F.N. M3, Quarto Oggiaro F.N. e Certosa F.S. (connessione con rete urbana)</li> <li>• Prolungamento della metrotramvia Milano-Desio-Seregno da Parco Nord fino a Bicocca M5 (connessione con linee 7 e 31)</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La linea Limbiate-Comasina risulta nel Piano già connessa con la rete urbana attraverso M3. Il tracciato relativo al prolungamento della tramvia Milano-Seregno è puramente indicativo e verrà dettagliato nelle apposite fasi progettuali dove si verificheranno possibili attestamenti alternativi.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
146_05	(Prassicoop Società Cooperativa) Carlo Legnani	450264/2017	09/10/2017 10:01:12

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.4 Estensioni e riqualificazioni extraurbane di linee tranviarie esistenti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La presente osservazione si collega alla precedente riguardando il nodo di Maciachini M3 dove e' attualmente previsto l'attestamento della linea Milano-Desio-Seregno. si ritiene opportuno deviare, in corsie riservate, il tracciato della 90-91 e della linea 5 che costituirebbe il corridoio V mediante realizzazione delle connessioni sui viali Marche e Brianza (vedi allegato 4) *documento allegato non inseribile

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Velocizzazione del tram di Cinisello	L'attestamento della linea può essere mantenuto a Bicocca ristrutturando le linee urbane sovrapposte a M5 e il nodo di Maciachini M3

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie l'osservazione in quanto incongruente con alcune scelte di Piano. Il reindirizzamento dell'attuale linea tranviaria 7 verso Certosa, rende superflui i binari su viale Marche che servirebbero a fornire un ulteriore collegamento dalla zona nord di Milano con stazione Centrale. Tale connessione è già infatti garantita dalla metropolitana M3, dal tram 5 oltre che da alcune linee gomma che avranno a disposizione il corridoio veloce numero 3.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
045_02	(Comune di Segrate) Dirigente Territorio e Sviluppo Economico - Maurizio Rigamonti	455810/2017	06/10/2017 16:34:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.5 Integrazione dei nodi: hub di primo e secondo livello	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
DOCUMENTO DI PIANO PAG 140, cap 7.1.1.5 In riferimento alla possibilità di attivare tavoli specifici rispetto alla ipotizzata fermata delle FS di Redecesio, si mettono in evidenza i seguenti elementi: • inquadramento generale della mobilità come ipotizzato dal tavolo di lavoro sul Hub Metropolitano Porta Est Milano; • verifica della prossimità tra la fermata di Segrate e quella di Forlanini; • verifica della accessibilità pedonale e con mobilità dolce alla fermata; • verifica della possibilità di prevedere adeguate aree di sosta per le auto; • valutare la possibilità di usare quella stazione solo per i passaggi di treni regionali.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Facendo specifico riferimento ai documenti sopracitati ed ai relativi tavoli tecnico-politici già aperti, si ritiene che debba essere adeguatamente inquadrata in tale scenario anche la previsione della fermata in oggetto.	Vedi sopra

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Non è chiaro il contenuto dell'osservazione. Si precisa comunque che la stazione è prevista dal Piano, si trova a distanza di circa 1.4 Km da Segrate e pertanto compatibile con distanza di blocco, è pedonalmente accessibile da Redecesio, dovrà essere approfondita (come detto nel piano), in appositi tavoli tecnici.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
111_05	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460637/2017	09/10/2017 11:57:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare la previsione della sosta degli autobus turistici da "Foro Bonaparte".	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione fa riferimento ad uno stato di fatto consolidato che il Piano non valuta positivo modificare.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_05	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12.10.2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.6 Il sistema del trasporto Gran Turismo	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Realizzare su Piazza Mistral di un Hub Gran Turismo permette un pieno interscambio tra FFSS, MM3, Passante Ferroviario e viabilità cittadina. Valorizzando l'area della piazza attualmente scenario di continuo degrado e parcheggio selvaggio.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Rogoredo M3, indicare ROGOREDO M3 PIAZZA MISTRAL.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione - Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
020_04	(ANAV Lombardia) Presidente - Alberto Cazzani	460679/2017	03/10/2017 14:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Il Sistema di Bigliettazione Elettronica, essendo di livello regionale, necessita la definizione di un sistema di governo per tale ambito territoriale. Deve essere composto pariteticamente dall'operatore milanese, l'operatore ferroviario e il mondo delle imprese che operano sul territorio regionale. Nel consorzio milanese non c'è lo spazio giuridico (a livello statutario) per estendere il perimetro di tale consorzio agli operatori degli altri bacini, né sarebbe corretto farlo oltre l'ambito territoriale per il quale è stato creato.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il modello ... smaterializzazione dei titoli di viaggio.	Inoltre, necessario definire un sistema di governo a livello regionale, composto pariteticamente dall'operatore milanese, l'operatore ferroviario e il mondo delle imprese che operano su tutto il territorio regionale.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La Legge 6/2012 all'art 44 individua, attraverso l'art 7 del regolamento regionale "sistema tariffario integrato regionale del trasporto pubblico" le forme obbligatorie di governo e di gestione del sistema tariffario regionale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
030_04	(STAV - ATI Autostazioni di Milano) Presidente del C.d. A. - Alberto Cazzani	449496/2017	05/10/2017 11:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Il Sistema di Bigliettazione Elettronica, essendo di livello regionale, necessita la definizione di un sistema di governo per tale ambito territoriale. Deve essere composto pariteticamente dall'operatore milanese, l'operatore ferroviario e il mondo delle imprese che operano sul territorio regionale. Nel consorzio milanese non c'è lo spazio giuridico (a livello statutario) per estendere il perimetro di tale consorzio agli operatori degli altri bacini, né sarebbe corretto farlo oltre l'ambito territoriale per il quale è stato creato.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il modello ... smaterializzazione dei titoli di viaggio.	Inoltre, necessario definire un sistema di governo a livello regionale, composto pariteticamente dall'operatore milanese, l'operatore ferroviario e il mondo delle imprese che operano su tutto il territorio regionale.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 020_04.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
042_04	(Comune di Bareggio) Sindaco - Giancarlo Lonati	449502/2017	06/10/2017 12:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>In linea generale si segnala la necessità di rendere omogeneo il sistema tariffario per l'intera città metropolitana, ribadendo il concetto che la città metropolitana non può essere considerata milanocentrica, ma, se pur nella logica delle peculiarità locali, deve trovare soluzioni condivise che rispondano alla necessità di una vera integrazione di mobilità.</p> <p>Inoltre è necessario prevedere un sistema di integrazione tariffaria di carattere premiale, per chi sceglie di raggiungere le nuove fermate metropolitane e ferroviarie utilizzando la mobilità ciclabile che passi attraverso l'abbonamento agevolato o con costi ridotti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il riconoscimento delle diverse qualità del trasporto (ad esempio velocità e comfort).	Con un sistema di integrazione tariffaria di carattere premiale (abbonamento agevolato o con costi ridotti) per chi sceglie di raggiungere le fermate metropolitane e ferroviarie utilizzando la mobilità ciclabile.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano. La definizione puntuale delle agevolazioni è demandata all'apposito strumento di governo definito dalla Legge 6/2012 e dall'allegato Regolamento Tariffario.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
042_05	(Comune di Bareggio) Sindaco - Giancarlo Lonati	449502/2017	06/10/2017 12:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>In linea generale si segnala la necessità di rendere omogeneo il sistema tariffario per l'intera città metropolitana, ribadendo il concetto che la città metropolitana non può essere considerata milanocentrica, ma, se pur nella logica delle peculiarità locali, deve trovare soluzioni condivise che rispondano alla necessità di una vera integrazione di mobilità.</p> <p>Inoltre è necessario prevedere un sistema di integrazione tariffaria di carattere premiale, per chi sceglie di raggiungere le nuove fermate metropolitane e ferroviarie utilizzando la mobilità ciclabile che passi attraverso l'abbonamento agevolato o con costi ridotti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il modello, e gli strumenti attuativi adottati, dovranno inoltre consentire di superare gli attuali problemi connessi al riparto degli introiti tariffari (clearing) tra la pluralità dei gestori del trasporto integrati nel sistema, promuovendo e sviluppand	Il modello dovrà inoltre rendere omogeneo il sistema tariffario per l'intera città metropolitana, pur nella logica delle peculiarità locali, trovando soluzioni condivise per una vera integrazione di mobilità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione introduce elementi già presenti nel Piano, in particolare al paragrafo 7.1.1.7. Pertanto si ritiene che l'osservazione, in linea con gli elementi del PUMS non ne modifichi i contenuti.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
040_01	(Comune di Sesto San Giovanni) Responsabile Servizio Mobilità e Trasporti - Jonathan Monti	448978/2017	06/10/2017 09:32:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Pur concordando sulla necessità di superare l'attuale assetto del sistema tariffario del trasporto pubblico locale, si esprime dissenso relativamente allo scenario delineato dal PUMS, che non deve essere collocato temporalmente nel medio-lungo periodo, ma deve trovare piena attuazione nel breve periodo, esercitando le opportune azioni di governance e indirizzo in seno all'Agenzia di bacino del TPL territorialmente competente. Si dissente altresì sul fatto che siano i modelli tariffari a influenzare la scelta relativa alla regolamentazione della relazione tra soggetto pubblico e gestore del servizio (gross vs net cost). Non si ritiene altresì che l'e-ticketing e la progressiva smaterializzazione dei titoli di viaggio sia condizione basilare per lo sviluppo dell'integrazione: sotto precise condizioni, può sicuramente essere di aiuto, ma quel che occorre sono regole certe, chiare, trasparenti e condivise da tutti i vettori aderenti alla comunità tariffale. Si chiede pertanto che il PUMS si ponga come obiettivo a breve termine la revisione del sistema tariffario, accompagnata da simulazioni condotte non banalmente sulla base della ripartizione storica dei titoli di viaggio per tipologia, ma basate sulla propensione dell'utenza (potenziale e non solo attuale) a servirsi del modo di trasporto collettivo mediante stima e calibrazione di modelli della domanda di trasporto, specificati a partire da interviste campionarie o altre opportune modalità di rilevazione. Si chiede inoltre che il sistema a zone venga declinato in modo maggiormente rispondente alla realtà urbanistica della grande Milano, posto che è poco difendibile la scelta di mantenere salti tariffari con limiti tarati sui confini municipali, spesso impossibili da percepire in un contesto caratterizzato da un continuum urbanizzato senza soluzione di continuità. Si chiede di dare conto, all'interno del documento di piano, del fatto che una parte dei c.d. Comuni di area urbana (i 39 Comuni di prima e seconda cintura) paga un corrispettivo al Comune di Milano in conto esercizio relativamente ai servizi di trasporto pubblico locale resi da ATM nell'ambito del contratto di servizio stipulato tra questi ultimi soggetti, in relazione a servizi storicamente resi attraverso società consortili. Si chiede altresì di dichiarare che, con il nuovo contratto di servizio che sarà stipulato attraverso l'Agenzia di bacino del TPL, questi corrispettivi saranno oggetto di specifica contrattazione, con l'intento di superare la suddivisione tra servizi "di base" e servizi "aggiuntivi" prevista dal PTS (Programma Triennale dei Servizi), usato per il precedente affidamento.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>



**Valutazione tecnica**

La richiesta non afferisce alla scala di programmazione né alle competenze del Piano.

**Modifica proposta**

**Note**

- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_04	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Integrazione tariffaria – si segnala un'anomalia di carattere locale per il Comune di Cornaredo, rilevando che sussistono tre sistemi tariffari differenti all'interno del medesimo territorio comunale per le corse verso Milano e viceversa. In linea più generale segnaliamo la necessità di rendere omogeneo il sistema tariffario per l'intera città metropolitana.</p> <p>Inoltre è necessario prevedere un sistema di integrazione tariffaria di carattere premiale, per chi sceglie di raggiungere le nuove fermate metropolitane e ferroviarie utilizzando la mobilità ciclabile che passi attraverso l'abbonamento agevolato o con costi ridotti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il modello, e gli strumenti attuativi adottati, dovranno inoltre consentire di superare gli attuali problemi connessi al riparto degli introiti tariffari (clearing) tra la pluralità dei gestori del trasporto integrati nel sistema, promuovendo e sviluppando	Il modello dovrà inoltre rendere omogeneo il sistema tariffario per l'intera città metropolitana, pur nella logica delle peculiarità locali, trovando soluzioni condivise per una vera integrazione di mobilità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il concetto è già espresso nel PUMS nel paragrafo 7.1.1.7</p> <p>Si specifica inoltre che il riferimento alla situazione tariffaria del singolo comune non afferisce alla scala di programmazione del Piano.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_05	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Integrazione tariffaria – si segnala un'anomalia di carattere locale per il Comune di Cornaredo, rilevando che sussistono tre sistemi tariffari differenti all'interno del medesimo territorio comunale per le corse verso Milano e viceversa. In linea più generale segnaliamo la necessità di rendere omogeneo il sistema tariffario per l'intera città metropolitana.</p> <p>Inoltre è necessario prevedere un sistema di integrazione tariffaria di carattere premiale, per chi sceglie di raggiungere le nuove fermate metropolitane e ferroviarie utilizzando la mobilità ciclabile che passi attraverso l'abbonamento agevolato o con costi ridotti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il riconoscimento delle diverse qualità del trasporto (ad esempio velocità e comfort).	Con un sistema di integrazione tariffaria di carattere premiale (abbonamento agevolato o con costi ridotti) per chi sceglie di raggiungere le fermate metropolitane e ferroviarie utilizzando la mobilità ciclabile

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano. La definizione puntuale delle agevolazioni è demandata all'apposito strumento di governo definito dalla Legge 6/2012 e dall'allegato Regolamento Tariffario.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_03	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Si richiede la piena integrazione tariffaria tra tutti i mezzi urbani e di area urbana. In particolare, per quel che riguarda il Municipio 8, si richiede l'accettazione dei titoli di viaggio urbani sulla tratta QT8-Roserio (ospedale Sacco) della linea di area urbana 560.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano nonostante sia in linea con i presupposti della revisione tariffaria.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_04	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Appare necessario incentivare l'utilizzo del TPL eliminando retaggi illogici precedenti a recenti politiche di integrazione tariffaria;

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"L'articolazione nel tempo della proposta dovrà comunque essere coerente con il nuovo modello di regolazione del TPL di area metropolitana e con la governante della futura agenzia di bacino"	"Il Comune di Milano si impegna insieme ad MM ad eliminare la necessità di convalidare un secondo titolo di viaggio per i passeggeri che durante il tempo di validità del biglietto dovessero uscire e rientrare dalle stazioni della metropolitana."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il PUMS supera quanto richiesto dall'osservazione, delineando un sistema tariffario con una tariffazione che rappresenti effettivo consumo di trasporto (le percorrenze).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_03	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Necessità di ridurre il numero di auto che circolano nella città, garantendo prezzi più agevoli a chi risiede fuori Milano

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire dopo la parola "Metropolitana":	Occorrerà altresì prevedere un piano per una maggiore integrazione delle tariffe e sconti per gli abbonamenti sui mezzi pubblici, in particolar modo per anziani e studenti. E' imprescindibile infatti garantire delle tariffe più economiche e più in ottica di città metropolitana, per realizzare l'obiettivo di ridurre il traffico viabilistico.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Quanto richiesto è già espresso nello scenario PUMS a pagina 148 del capitolo 7.1.1.7 e pertanto non comporta modifica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
137_01	(Municipio 9) Assessore - Andrea Pellegrini	465713/2017	04/10/2017 10:36:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
• tariffazione unica trasporto pubblico urbano ATM - CITTA METROPOLITANA

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Si chiede al Comune di Milano, a Città Metropolitana, ai Comune interessati e ad ATM di istituire con urgenza un TAVOLO di confronto atto a eliminare definitivamente le disparità di trattamento nella tariffazione del servizio di trasporto pubblico gestito da ATM in alcune tratte urbane della città di Milano poste a confine con Comuni limitrofi ricompresi nella Città Metropolitana.</p> <p>Poiché infatti le tratte che implicano il superamento dei limiti urbani della Città di Milano comportano un esborso maggiore per i cittadini, a prescindere dalle distanze chilometriche effettivamente percorse, ciò risulta penalizzante per quanti risiedono nelle immediate vicinanze delle fermate qualificate quali "limiti urbani", come nel caso di centinaia di cittadini del q.re Bicocca, studenti universitari, fruitori di servizi ospedalieri e operatori in genere (medici, addetti amministrativi, ecc.), costretti a pagare le corse del servizio pubblico il doppio pur facendo solo qualche chilometro di percorso oltre il limite urbano.</p> <p>Considerato che la Città Metropolitana è comunque una realtà politica consolidata, sarebbe pertanto opportuno e urgente attuare una tariffazione unica di trasporto pubblico ATM che tenesse conto di tale realtà, addivenendo quindi ad una ripartizione più equa dei costi del servizio in base alla effettiva fruizione dello stesso.</p> <p>Si sollecita pertanto l'avvio del tavolo di confronto richiesto, anche per rispondere alle istanze di numerosi cittadini che risiedono entro i limiti urbani della Città di Milano.</p>

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

L'osservazione è in linea con i contenuti del Piano. Tuttavia non si ritiene di poter recepire i riferimenti a specifiche direttrici. Inoltre la norma ha già definito, con la costituzione delle Agenzie di Bacino del Trasporto Pubblico Locale (LR 6/2012), il soggetto deputato al confronto tecnico-politico sui temi trattati dall'osservazione.

***Modifica proposta***

***Note***

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
123_03	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457976/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	AGGIUNGERE a fine pagina il seguente punto: "Politiche tariffarie TPL: Estensione alle linee metropolitane della possibilità di più ingressi fino allo scadere della validità a tempo. Questo provvedimento risulta necessario a causa dello sviluppo della rete della metropolitana, per favorire l'uso della rete TPL da parte di turisti e visitatori e per un maggiore uso operativo da parte degli utenti occasionali."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il PUMS supera quanto richiesto dall'osservazione, delineando un sistema tariffario con una tariffazione che rappresenti effettivo consumo di trasporto (le percorrenze).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
140_05	(Municipio 9) Vice Presidente Commissione Mobilità - Aurelio Bizzotto	450584/2017	09/10/2017 10:29:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Si chiede di rivedere i costi degli abbonamenti per gli anziani con basso reddito e degli studenti. Si propone un ampliamento dell'orario di utilizzo di abbonamenti scontati per le categorie citate. In particolare per gli studenti che devono effettuare poche fermate ma che di fatto i luoghi di arrivo e/o partenza si trovano appena al di fuori del territorio del Comune di Milano gli abbonamenti raddoppiano. Paradossalmente spende di meno coloro che attraversano la città ma che sia la partenza e sia l'arrivo si trovano all'interno del territorio comunale, indipendentemente dal tempo trascorso sui mezzi pubblici. Ciò aggrava notevolmente il bilancio familiare per cui si chiede uno sforzo per venire incontro alle famiglie. Si propone di formare un gruppo di studio che valuti l'opportunità di trovare una via di mezzo per le esigenze rappresentate. Del resto possono essere valutate le esperienze già in uso presso le altre città europee.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Quanto richiesto è già espresso nello scenario PUMS a pagina 148 del capitolo 7.1.1.7 e pertanto non comporta modifica. Inoltre, la definizione di puntuali scontistiche (ad esempio in alcune fasce orarie per talune categorie di utenti), non afferisce alla scala di Piano.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_05	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Riteniamo utile indicare alcuni obiettivi concreti a cui il PUMS dovrebbe tendere.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Per raggiungere gli obiettivi citati sopra è necessaria l'adozione di un sistema a zone che preveda l'integrazione totale tra i servizi di trasporto pubblico di qualunque tipo (gomma o ferro) indipendentemente dall'Ente di competenza (senza distinzione tra servizi urbani, suburbani o extraurbani) e che incentivi l'adduzione alle linee di forza non penalizzando l'interscambio, così contribuendo all'eliminazione delle sovrapposizioni dei servizi. Il sistema non dovrebbe essere quindi distorsivo della domanda, come avviene invece oggi ad esempio con gli interscambi treno-metropolitana a Rho Fiera e Sesto 1°Maggio. Essi sono infatti esclusi dalle tariffe TrenoMilano e per questo motivo meno utilizzati di quanto potrebbero esserlo. Lo stesso problema esiste con il SITAM che assegna tariffe diverse ad una stessa relazione a seconda dell'itinerario seguito o dei mezzi utilizzati (es. Milano-Bresso via Niguarda o via Sesto, Milano-Rozzano via Gratosoglio o via Assago, Milano-Monza via Sesto o via Cologno...). Le tariffe dovrebbero essere semplici, di facile reperibilità e acquisto e di immediata comprensione per l'utenza; andrebbero evitati i titoli aziendali sovrapposti a quelli integrati e un'eccessiva frammentazione zonale (per ogni origine-destinazione deve corrispondere sempre lo stesso numero di zone, facilmente determinabile dall'utenza e indipendente dal percorso scelto); oltre allo sviluppo della bigliettazione elettronica e dell'e-ticketing, dovrebbe essere estesa il più possibile la vendita a bordo dei mezzi (oggi permessa solo da alcuni vettori) anche a prezzo maggiorato, nonché, nelle stazioni ferroviarie, la presenza di emettitrici automatiche. Infine, i titoli</p>

	<p>di viaggio dovrebbero avere piena validità temporale dal momento dell'obliterazione: 24h per il giornaliero, 7 giorni per il settimanale, 30 giorni per il mensile, 365 giorni per l'annuale, indipendentemente dall'ora o dal giorno della settimana o del mese in cui viene effettuata la prima convalida.</p> <p>Viste le perduranti difficoltà di accordi per la ripartizione tra i vettori degli introiti, che ad oggi dopo anni di discussioni sono ancora la principale causa del mancato avvio di un'integrazione totale nell'area metropolitana milanese (nonché uno dei motivi del fallimento di UnicoCampania a Napoli), sarebbe preferibile l'adozione di un sistema tariffario a gross cost. Tale sistema ha anche il pregio di poter determinare e modificare la zonizzazione senza impattare sui ricavi relativi delle singole aziende, come invece accadrebbe con un sistema net cost (uno dei principali ostacoli alla rimozione dei setti delle corone del SITAM sarebbe proprio il calo degli introiti che subirebbero i gestori delle autolinee extraurbane). Perché un sistema gross cost funzioni correttamente, tuttavia, è essenziale che la gestione della bigliettazione sia in capo all'agenzia (titolare dei ricavi dei biglietti) e non ad una delle aziende di TPL affidatarie del servizio, come avviene oggi con il contratto Comune di Milano-ATM.</p> <p>Come primo passo intermedio da realizzare a breve è indispensabile almeno l'unificazione delle tessere ITINERO ATM e IO VIAGGIO con profilo utente atto all'acquisto di qualsiasi tipologia di abbonamento SITAM, ferroviario o di altro vettore, nonché l'estensione delle caratteristiche del Settimanale integrato SITAM (Aree Piccola-Media-Grande-Plus1) ai giornalieri, mensili ed annuali dello stesso tipo (uso ferrovie in ambito extraurbano).</p>
--	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione introduce elementi di carattere generale che sono già presenti nel Piano che, tuttavia, privilegia un sistema a consumo anziché a zone. Va comunque precisato che, come riportato nel testo il Piano individua degli indirizzi che andranno sviluppati con tutti gli enti/organi competenti. Pertanto si ritiene che l'osservazione, in linea con gli elementi del PUMS non ne modifichi i contenuti.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
056_02	(Coordinamento Associazioni Cittadini e Viaggiatori) Presidente - Alessandra Bottacin	457922/2017	07/10/2017 08:14:00

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.1.1.8 Accessibilità ferroviaria al sistema aeroportuale milanese	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Utilità Secondo Passante Ferroviario

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Da AGGIUNGERE in coda a 7.1.1.8 o creare un nuovo paragrafo 7.1.1.8</p> <p>Accessibilità:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Eventuale passante AV (se costruito dovrà essere collegato);</li> <li>2) linea Alessandria-Mortara (sud-ovest);</li> <li>3) tutte le linee LeNord ramo Milano;</li> <li>4) tutte le linee FS afferenti a Garibaldi con provenienza nord-ovest (nord);</li> <li>5) linee FSentranti a Rogoredo via sud (sud);</li> <li>6) linee FS entranti a Forlanini (est);</li> <li>7) Le linee di Monza;</li> <li>8) Il passante da Garibaldi Sotterranea</li> </ol> <p>Opportunità Urbane Passante2:</p> <p>Interscambio Certosa-Bovisa-Affori (nord) linee M3;</p> <p>S1-S2-S3-S4-S5-S6-(S7-S8)-S12-S13 RLenord-RFS</p> <p>Interscambio Domodossola linea M5</p> <p>Interscambio Pagano M1-M6</p> <p>Interscambio Foppa M4</p> <p>Interscambio Romolo M2</p> <p>Interscambio TibaldiMTsud</p> <p>Interscambio Porta Genova M2</p> <p>Interscambio Lodi TIBB M3; S9 direz. Forlanini</p> <p>Interscambio Rogoredo linea M3-S1-S2-S12-S13-RFS.</p> <p>Tale passante permette l'interscambio con TUTTE le linee metropolitane (a differenza del Passante 1 che non recupera la M6; risulta sicuramente meno centrale del Passante1 ma copre ugualmente aree metropolitane ad intensità densità lavorativa e quindi poli attrattivi per i pendolari, in particolare le zone Porta Genova e City Life</p>

	<p>nonché l'alleggerimento dell'attuale cintura e future linee.</p> <p>Il Passante1 era stato pensato per servizi sia di tipo comprensoriale (suburbano) che regionale, poi alla fine è stato assegnato esclusivamente a servizi di tipo suburbano. Il Passante2 deve a inserire esclusivamente servizi nuovi di tipo regionale (guarda caso i più critici attualmente in Lombardia) e la Circle Line del passante e della cintura. Quindi sparisce dal Passante2 qualsiasi riferimento a Linea S (la S9 dovrebbe entrare da Mirabello e dirigersi verso Milano Repubblica entrando nel passante mediante un raccordo o da Mirabello o viceversa entrerebbero nel passante i treni Regionali da Sondrio e Bergamo via Carnate U oltreché i treni del passante per fare la Circle line. (Alcuni itinerari nuovi e l'S9 inserita nel passante).</p> <p>Ancora entrano servizi Regionali di tipo NON interpolo (treni fermano in tutte le stazioni dopo il capolinea esterno delle rispettive S, e fino al primo centro con servizio Interpolo). Esempio di treno che entra nel Passante2: Reg: Bovisa-diretto Saronno-Ferma in tutte fino a Como Lago Reg: Bovisa-diretto Saronno-Ferma in tutte fino a Varese</p> <p>Esempio di treno che non entra nel Passante2: Dir: Bovisa-diretto Saronno-Turate-Lomazzo-Grandate-tutte fino a Como Lago Dir: Bovisa-diretto Saronno-Tradate-Malnate-Varese-tutte fino a Laveno</p> <p>Cosa già c'è:</p> <p>Nella tratta Romolo-Rogoredo risultano ormai "obbligati" certi servizi:</p> <p>-Dir (ex idea S9) Mortara-Saronno(via Seregno)-(Malpensa?): 2 tracce/ora (unico esempio di diretto che ha accesso nel passante2) -Reg Mortara-Saronno(via Seregno)-(Malpensa?): 2 tracce/ora</p> <p>Restano quindi da colmare altre tracce orarie:</p> <p>-Reg Varese-Bergamo (Varese-tutte-Saronno-Bovisa-PF2-Forlanini-Treviglio-tutte-Bergamo): 2 tracce/ora -Reg Como-Voghera (Como-tutte-Saronno-Bovisa-PF2- Rogoredo-Pavia-tutte-Voghera): 2 tracce/ora -Reg Erba-Piacenza (Erba-tutte-Mariano C.se-Bovisa-PF2-Rogoredo-Lodi-tutte-Piacenza): 2 tracce/ora -Reg Varese(FS)-Brescia (VareseFS-tutte-Gallarate-Rho-Certosa-PF2-Forlanini-Treviglio-tutte-Brescia): 2tracce/ora*</p> <p>-Reg Novara(FS)-Cremona (NovaraFS-tutte-Magenta-Rho-Certosa-PF2-Rogoredo-Lodi-tutte-Cremona): 2tracce/ora*</p> <p>-altra traccia solo urbana.</p>
--	---

	<p>-Treni Regionali Lecco/Como-Albairate -Circle line del passante. *=limitati i servizi S5-S6 a fascia chilometrica inferiore ai 30Km (Magenta-Gallarate); aggiunta di fermate intermedie per S5-S6 (servizio più capillare). (le associazioni aree a nord e sud o nord-est sono puramente casuali e invertibili, un po' come le ex S1-S2 Lodi-Pavia...) Per ogni tratta, affiancato al servizio di tipo Reg nel PF2 si intervallava un servizio di tipo diretto Interpolo per i maggiori centri e le destinazioni più esterne a Milano (Es: Laveno FNM-Varese; Asso-Erba...) attestato a stazioni di testa Milanesi (Cadorna-Centrale-GaribaldiFS..) I treni del Passante e dalla direttrice di Monza (esclusa la S9) I vantaggi sarebbero: - avere doppia destinazione (e quindi frequenza) e un servizio urbano più capillare senza interscambi per i servizi regionali a medio raggio (dai 25 ai 60Km). - alleggerire il carico e la congestione di alcune stazioni di testa (Cadorna in primis ne avrebbe molto vantaggio). - separazione fisica precisa e facilmente riconoscibile tra servizi S e servizi R. Entrano nel passante Ovest solamente i treni Regionali Veloci ed i treni della Circle Line provenienti dal passante ovvero provenienti da Garibaldi Sotterranea. In questo modo sarebbe possibile dividere i vari convogli tutti su tutte le linee e permettendo itinerari a 360 gradi. Detto questo è necessario collegarlo a tutte le linee presenti e future.</p>
--	---

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

<p><b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 035_01.</p>
--

<p><b>Modifica proposta</b></p>
---------------------------------

<p><b>Note</b></p>
--------------------



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
019_01	Maurizio Susani	460734/2017	29/09/2017 17:00:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2 Accessibilità urbana con il trasporto pubblico	

<b>Motivazione</b>
<p>Gentili Sigg. Buongiorno, in data 25/9 u.s. sono stato in Piazza Castelli e alle ore 16.10 ca. ho incontrato al mezzo ATM, predisposto per l'occasione Tour nelle piazze per spiegare il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, un Vs. incaricato... alla fine mi è stato consigliato (Visti i miei presupposti esplicitati) di scrivervi per evidenziare le mie idee primarie sul tema. Eccovole: Oggetto: osservazioni personali sulla viabilità cittadina che interessa la circonvallazione milanese sia dx che sx tra piazzale Zavattari-via Migliara - piazz.le Lotto - viale Elia - piazz.le Stuparich. premessa: sono convinto che prima di pensare al futuro si debba ragionare sul passato, ponendosi la domanda: ma abbiamo già fatto tutto quello che era possibile fare oppure abbiamo tralasciato qualche cosa? e se la risposta è affermativa su aver tralasciato, ecco che bisogna porvi rimedio in modo primario. in concreto: dati ufficiali citano che anni fa la velocità media dei mezzi filotramviari sulla completa circonvallazione era di ca. 9 km/h, perciò si erano iniziate opere particolari ed onerose per aumentare questo ridicolo dato, creando apposite corsie preferenziali protette per i mezzi filo atm (spostamento di mercati rionali, rifacimento degli assetti viari, allargamenti e/o riposizionamenti dei marciapiedi, riposizionamenti delle corsie atm90/9l/taxi e relative pensiline e fermate con nuovi capolinea, etc. etc.) e l'obiettivo era di portare tale velocità a ca.30 km/h. oggi: sono ca. 7 anni che tutto è stato fatto tranne la tratta sopracitata (sono ca. 900 mt) questo collo di bottiglia è intollerabile sotto tutti i punti di vista. tra l'altro le promesse sono sempre le stesse non solo quelle fatte sul programma iniziale (aumentare la velocità media) ma anche quelle recenti che per Expo si prevedevano in materia la realtà è che la zona centrale di viale Migliara è dal 1958 ancora in terra battuta(?) con avvallamenti, quando piove, simili alle dune del deserto misto alle risaie del vercellese chissà cosa avranno detto gli stranieri di expo' tralascio piazzale lotto. che unisce soluzioni recentissime su metà piazza mentre sull'altra una situazione che risale al 1970 ora viene il bello: 7 anni fa' dalla sera alla mattina nella zona centrale di viale elia sono state sfrattate tutte le auto con recinzione orso-grill..avete per caso visto qualche operaio poi all'opera? è ancora così adesso e neanche un cartello appare su detta recinzione(solo per i privati esiste l'obbligo che per i lavori sulla proprietà bisogna indicare tutto e di più? sicuramente lo sapete meglio di me?) la ciliegina sulla torta è poi piazza Stuparich che ha subito un depauperamento incredibile(tolti tutti i giochi dei bimbi, sparite le panchine, soppressa la fontanella dell' acqua, piallati tutti gli alberi, etc. etc.) per ,dopo 7 anni di questo sfacelo, lasciarla esattamente in questo stato ora si sente parlare di rotatoria forse rotano altre cose? futuro: qui? arrivo al dunque prima di parlare del futuro mi piacerebbe sapere qualche cosa di certo e sicuro su quanto ho sopraevidenziato e che riguarda il passato: quando e come si completeranno i 900 mt. in questione</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

**Valutazione tecnica**

Il completamento delle protezioni per la 90/91 è già previsto nel Piano. Si ritiene quindi che l'osservazione, seppur coerente con i contenuti del PUMS non ne comporti modifica.

**Modifica proposta**

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
145_03	Mario Alberto Giorcelli	450331/2017	09/10/2017 10:06:20

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2 Accessibilità urbana con modo pubblico	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

#### **Motivazione**

Nel Ddp non è trattato il problema della congestione del traffico che si genera presso lo stadio S. Siro in occasione delle partite di calcio e dei concerti estivi, per lo più dovuta al fatto che è disponibile per gli spettatori che desiderano giungere allo stadio con i propri mezzi un parcheggio di circa 1200 posti auto accessibile da Via Achille in corrispondenza dell'incrocio con Via Fetonte. Per evitare (o almeno contenere) questo problema il parcheggio adiacente lo stadio dovrebbe essere dismesso, dirottando le auto private (eccetto quelle dei disabili, quelle di servizio e altri mezzi autorizzati) sull'ex parcheggio remoto dell'EXPO in Via Novara, attualmente inutilizzato, da collegare allo stadio nel breve termine con un servizio di autobus-navetta e successivamente con una fermata della MS in prossimità del parcheggio (vedi Osservazione 3). Si ritiene che tale soluzione, oltre a produrre benefici per i residenti, renderebbe lo stadio più accessibile, aumentandone l'attrattività e, conseguentemente, la redditività.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Visto che la criticità sopra indicata non è trattata nel Ddp, si chiede che alla fine del Capitolo 7.2 sia aggiunto un nuovo paragrafo 7.2.2 appositamente dedicato al collegamento fra il parcheggio e lo stadio in concomitanza con le partite di calcio e con eventi musicali nello stadio S. Siro .

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

#### **Valutazione tecnica**

Il Piano propone l'attivazione di un progetto pilota proprio per l'area San Siro, dove la domanda di sosta presenta elevati livelli di variabilità nell'arco delle 24 ore o in relazione a eventi. L'area San Siro è stata quindi individuata come ideale per la sperimentazione di questo nuovo sistema di gestione degli accessi e della sosta. (vedi cap. 7.4.1.3).

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
036_01	(ASSOPENDOLARI) Presidente Lombardia - Federica Zorzi	458310/2017	05/10/2017 20:25:32

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo da inserire all'inizio del capitolo

<b>Motivazione</b>
Nuove Infrastrutture per un adeguato Trasporto Pubblico

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>1) Destinazione del Passante Ferroviario di Milano per treni veloci</p> <p>2) Completamento del passante ferroviario di Milano introducendo le direttrici non ancora collegate (Milano Lambrate, Milano Porta Romana, Bivio Mirabello-Greco, Bivio Musocco ed il Futuro Secondo e Terzo Passante Ferroviario di Milano</p> <p>3) Il ripristino della cd. Cintura Militare Ovest raccordando Porta Genova e Romolo con le linee afferenti a Milano Garibaldi-Ghisolfa e allo stesso passante in essere</p> <p>4) un eventuale Terzo Passante Ferroviario seguendo l'asse Ex Bivio Vigevano/Mirabello-Greco-San Gregorio-Stoppani-Tiepolo-Amadeo-Smistamento/Trecca e ripristinando il Triangolo Acquabella e le direttrici Monza/Gottardo, Garibaldi - Ex Bivio Vigevano</p> <p>5) Un aumento della rete tranviaria</p> <p>6) Piste Ciclabili da incrementare</p> <p>7) Riapertura dei corsi d'acqua ed utilizzo degli stessi come mobilità turistico-pendolare.</p> <p>8) La Circle linee deve passare sull'ex cintura ferroviaria ovest di Milano (non può essere una semplice semicircle linee)</p> <p>9) Un sistema di seccanti stradali sotto la circonvallazione 90-91</p> <p>10) No al tunne Linate-Expo</p> <p>Si vuole ricordare che entro il 2020 il nuovo sistema del Gottardo-Ceneri scaricherà sul nodo ferroviario di Milano un totale di 500 nuovi treni (250 per senso di marcia). Le linee di gronda non saranno costruite e gli itinerari alternativi sono stati bloccati dal TAR su ricorso degli abitanti e comitati Varsotti.</p>

## ESITO PROPOSTO

### **Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

### **Valutazione tecnica**

L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Si evidenzia che, nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n. X/2524 del 17.10.2014.

L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale le strategie relative al sistema ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

### **Modifica proposta**

### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_04	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>Il Municipio 8 concorda con il PUMS nel ritenere una priorità il rafforzamento della rete portante di superficie tramite l'aumento dell'accessibilità, dell'efficienza e della velocità commerciale dei mezzi pubblici; chiede pertanto, a iniziare dalle linee di forza individuate dal PUMS (linee T e Corridoi), di:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• aumentare le corsie riservate per i mezzi su gomma;</li><li>• realizzare l'asservimento semaforico per i mezzi pubblici;</li><li>• attivare il divieto di accesso ai motoveicoli nelle corsie preferenziali, per diminuire le interferenze col mezzo pubblico e aumentare la sicurezza stradale;</li><li>• rinnovare prioritariamente il parco tranviario e filoviario, con l'acquisto di nuovi veicoli a pianale ribassato o anche con revamping per le vetture tranviarie meno datate, con l'obiettivo di rendere il 100% della flotta accessibile e climatizzato (fatta salva la preservazione delle vetture di interesse storico, per le quali si dovrebbe valutare l'istituzione di linee ad alta valenza storico-turistica ad esse dedicate); per i nuovi tram, si raccomanda di puntare su vetture bidirezionali, grazie alle quali è più semplice realizzare nuovi capilinea o far fronte a limitazioni temporanee di percorso</li><li>• aumentare l'accessibilità delle fermate, con priorità per quelle oggetto di delibera del Municipio.</li></ul>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Tutto quanto richiesto nell'osservazione è già previsto nel testo al netto della preclusione ai motoveicoli dell'accesso in corsia, in quanto si ritiene che detta possibilità debba essere vagliata caso per caso in funzione, ad esempio dei calibri stradali delle corsie e degli itinerari in cui si inseriscono le corsie o le strade riservate.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
098_07	Jonathan Monti	458304/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
L'assetto delle linee T è costruito presupponendo l'eliminazione dell'attraversamento del centro con linee tranviarie, facendo svolgere a M6 il ruolo di asse di attraversamento. Si osserva tuttavia che le due previsioni sono temporalmente sfalsate (attuazione linee T nel breve-medio periodo, M6 nel lungo). Si osserva inoltre che M6 prevede una diramazione, condizione non ottimale dal punto di vista dell'esercizio. Si fa notare peraltro che prolungare ulteriormente M2 (Rozzano e Vimercate) pone seri dubbi sulla regolarità dell'esercizio.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'assetto tranviario proposto, che rappresenta solamente uno dei possibili schemi funzionali in grado di ricoprire le relazioni descritte, non presuppone l'eliminazione dell'attraversamento del centro con linee tranviarie ma rivede lo schema funzionale individuando hub del trasporto pubblico in Cadorna e Area Missori/Diaz, per regolarizzare l'esercizio di alcune linee. Nell'assetto proposto, si mantengono almeno 3 linee con funzione passante. Le osservazioni circa la M6 non possono essere accolte in quanto il piano individua unicamente aree a densa domanda di mobilità per le quali una metropolitana potrebbe risultare giustificata, demandando ad appositi studi l'esatta definizione del tracciato.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
103_02	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460644/2017	09/10/2017 11:36:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Linea di trasporto urbano di superficie 35. La crescita e lo sviluppo di attività manifatturiere e terziarie nel quartiere di via Stephenson richiede un rafforzamento delle linee di trasporto pubblico in questa area oggi non servita. Occorre ripensare il percorso della linea 35 all'interno del comprensorio di via Stephenson in modo da servire più utenza.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	La nuova linea 35 che dovrebbe collegare Molino Dorino ad Affori ed attualmente effettua percorso provvisorio fino a via Castellamare è un'importante linea di raccolta traffico periferico per convogliarlo verso la rete di metropolitana. Tuttavia l'attuale percorso sfiora soltanto il comprensorio di via Stephenson dove negli ultimi 20 anni sono notevolmente cresciute attività imprenditoriali e commerciali che richiamano migliaia di lavoratori. Appare pertanto fondamentale che il percorso della linea comprenda anche la zona a nord di via Stephenson: via Cesare Musatti, via Venezia Giulia, via val Formazza. Questa modifica è fondamentale soprattutto in attesa che l'area sia collegata anche attraverso la Circle line alla rete metropolitana.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
103_03	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460644/2017	09/10/2017 11:36:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Rafforzare la rete del trasporto pubblico di superficie nel quadrante nord della città.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Istituire una nuova linea di trasporto pubblico che colleghi i popolosi quartieri di Affori e Bruzzano attraverso la via Giuditta Pasta con l'Ospedale Niguarda, nei suoi vari punti di accesso. In alternativa si propone la modifica dell'attuale percorso della linea 40 in modo da consentire il suindicato collegamento

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
103_05	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460644/2017	09/10/2017 11:36:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Rafforzare il trasporto pubblico nel quartiere Forlanini Monluè.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	La sperimentazione di un nuovo percorso della linea 45, con l'eliminazione delle fermate di interscambio in largo Rodari per utilizzare anche le linee 73 e 27 verso il centro cittadino, ha determinato purtroppo, un forte disincentivo all'uso del mezzo pubblico da parte delle migliaia di abitanti del quartiere Linate/Forlanini/Monluè. Si propone pertanto di portare il percorso della linea 45 alla stazione di Porta Vittoria FS/Passante per facilitare soprattutto le utenze deboli che in questo modo trovano veloce connessione con i bus e i tram ma anche con la linea del passante ferroviario.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
123_04	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457976/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Strade riservate al TPL: si preveda di riservare al trasporto pubblico Foro Buonaparte e piazza Cairoli spostando il traffico veicolare nella limitrofa piazza Castello dove la pista ciclabile realizzata in sede separata era espressamente stata progettata a questo fine.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Quanto richiesto contrasta con gli obiettivi dell'amministrazione comunale che ha concluso un concorso internazionale di progettazione che conferma la pedonalizzazione di piazza Castello con mantenimento del flusso veicolare su Foro Bonaparte.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
140_04	(Municipio 9) Vice Presidente Commissione Mobilità - Aurelio Bizzotto	450584/2017	09/10/2017 10:29:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>L'ospedale Niguarda è un importantissimo punto di riferimento per migliaia di cittadini sia residenti nel quartiere sia provenienti anche da altre zone anche al di fuori della città che ne usufruiscono i servizi. Attualmente tale ospedale pur risultando collegato con piazza dell'ospedale maggiore, di fatto il pronto soccorso si trova a notevole distanza rispetto alle fermate dei mezzi pubblici ed è pertanto difficoltoso da raggiungere per le persone anziane e chi ha difficoltà motorie. Tra l'altro è stata tolta la navetta interna che faceva il giro dei vari padiglioni che trasportava coloro che ne avevano la necessità in tempi ragionevoli. Al fine di venire incontro alle esigenze dei cittadini si propone che l'autobus della linea 40, in attesa di eventuale istituzione di apposita linea, modifichi l'ultimo tratto delle fermate e che da via Vincenzo da Seregno si immetta in viale Enrico Fermi per poi svoltare in viale Majorana con fermata davanti al pronto soccorso, raggiunto via Graziano Imperatore si porti verso il capolinea di via Ornato e viceversa. In questo modo oltre a rendere un servizio essenziale alla cittadinanza non ci sarebbero ulteriori costi che aggravano sull'ATM e sui cittadini in quanto il percorso non si discosta di molto rispetto all'attuale. Tra l'altro una parte dell'ultimo tratto è già servita da altre linee ATM</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
145_04	Mario Alberto Giorcelli	450331/2017	09/10/2017 10:06:20

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.1 Completamenti e riqualificazioni delle metropolitane esistenti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Si chiede di modificare il tracciato del prolungamento della M5 dallo stadio S. Siro a Settimo Milanese in quanto quello attualmente previsto ignora le seguenti destinazioni:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Il Bosco in Città</li> <li>2. Il parcheggio di Via Novara (ex parcheggio remoto Expo)</li> <li>3. Il vecchio borgo di Figino</li> </ol> <p>1. Il Bosco in Città è un importante risorsa in ambito periurbano che offre servizi e attività sociali, ricreative e didattiche a un'ampia utenza, nonostante sia raggiungibile solo in bicicletta o in auto.</p> <p>2. Il parcheggio di Via Novara, qualora fosse servito da una stazione della M5, potrebbe diventare un importante parcheggio d'interscambio in grado di intercettare parte del traffico extraurbano diretto in città proveniente dall'autostrada Milano - Torino e dalla SS 11. La stazione inoltre favorirebbe l'utilizzo del parcheggio come parcheggio remoto dello stadio S. Siro (vedi Osservazione 2).</p> <p>3. Il borgo di Figino, i cui residenti gravitano per gran parte dei loro spostamenti su Milano, ricaverebbe un grande beneficio dal servizio della M5, assicurando agli abitanti l'accesso a servizi di base che la ridotta dimensione dell'abitato non consente di realizzare in loco.</p> <p>Il borgo di Quinto Romano potrebbe avere una stazione propria (ubicata fra la fermata di quarto Cagnino e quella di Bosco in Città), oppure essere servito da un minibus circolare che raccolga l'utenza locale.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il prolungamento di M5 da San Siro a Settimo Milanese, indicato al relativo paragrafo, consentirà inoltre di servire i quartieri urbani di Quarto Cagnino e Quinto Romano.	Il prolungamento di M5 da San Siro a Settimo Milanese consentirà inoltre di servire il quartiere urbano di Quarto Cagnino, il Bosco in Città, il parcheggio d'interscambio di Via Novara (già parcheggio remoto di Expo) e il borgo storico di Figino .

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La soluzione di tracciato rappresentata nel PUMS ripropone il prolungamento del ramo ovest di M5 come riportato dal PTCP della Provincia di Milano, dal PGT di Milano e dallo studio di fattibilità redatto da Metropolitana Milanese; tale tracciato ha dato inoltre buoni risultati in termini di valutazione trasportistiche a seguito di valutazioni modellistiche.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_05	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.2 Nuove linee di metropolitana	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Linea M6 (analisi di pre-fattibilità): considerata l'estrema onerosità di una nuova linea di metropolitana, tenuto conto anche degli ingenti impegni finanziari che la città dovrà affrontare per lungo tempo a causa della realizzazione di M4, si chiede di valutare anche l'ipotesi di un sistema metro-tranviario su modello delle Stadtbahn tedesche o dei Premetro belgi, con la possibilità di implementare per gradi la tratta sotterranea, sfruttando parte della rete tranviaria esistente ed evitando rotture di carico. Nel frattempo, si raccomanda in ogni caso la velocizzazione e il potenziamento delle linee tranviarie attuali con l'attuazione delle linee T e dei corridoi di forza di cui al capitolo 7.2.1.4

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La linea M6, non rientra nello scenario base del PUMS, pertanto, eventuali soluzioni o ipotesi alternative potranno essere valutate successivamente.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_03	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.2 Nuove linee di metropolitana	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
La forte crescita di traffico sulla linea metropolitana 1 e la necessità di garantire sempre maggiore affidabilità, impone di trovare adeguate soluzioni per ovviare alle penalizzazioni conseguenti la presenza del bivio di Pagano M1.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	* comunque la decongestione del carico sulle diramazioni da Pagano della linea 1, tenuto conto anche del supporto che verrà offerto al riguardo dall'apertura della linea 4.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano non prevede interventi infrastrutturali in relazione al bivio Pagano. Eventuali rimodulazioni del servizio metropolitano sulla linea 1 conseguenti all'esercizio della linea 4 saranno oggetto delle valutazioni di riorganizzazione del sistema nel Piano di Bacino.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_06	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.2 Nuove linee di metropolitana	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Pur essendo assolutamente favorevoli alla creazione di ogni infrastruttura di trasporto su ferro, crediamo che, nel caso della M6, vada ben valutato il rapporto costi / benefici soprattutto in un periodo nel quale la città sarà gravata da importanti oneri derivanti dalla costruzione di M4 che si protrarranno per diversi anni. Come detto nell'osservazione, si possono valutare soluzioni diverse simili a quelle adottate in diverse città tedesche (Stadtbahn). Con costi più sostenibili si potrebbero ottenere risultati analoghi implementando l'esistente rete tranviaria.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Come ultima considerazione utile allo studio di cui sopra, bisogna considerare che gli investimenti ipotizzati per la M6 assorbirebbero ingenti risorse per molti anni a beneficio di un'area già ottimamente servita. Ciò va valutato con attenzione, tenuto conto anche degli ingenti impegni finanziari che la città dovrà affrontare per lungo tempo a causa della realizzazione di M4. Il medesimo risultato potrebbe essere raggiunto con la velocizzazione delle esistenti linee di superficie ed eventualmente con l'interramento di alcune parti degli assi tranviari posti lungo il percorso ipotizzato per la M6, seguendo il modello della Stadtbahn tedesca. Come già rilevato, la sostenibilità di M6 aumenterebbe se fosse più breve. In questo caso si utilizzerebbero le sezioni tranviarie periferiche in superficie e non sarebbe necessario un nuovo deposito. Essendo comunque M6 al di fuori dell'orizzonte temporale del presente PUMS, ci sarà tutto il tempo per gli studi e le valutazioni del caso.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

**Valutazione tecnica**

Premesso che nel lungo periodo il Piano demanda alla M6 la possibilità di servire l'asse in oggetto, non si ritiene che la richiesta di interrimento di parti di binari esistenti (o nuovi tratti), possa essere compatibile con la previsione di una nuova metropolitana. Le due ipotesi appaiono, visto il loro impatto, alternative.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
145_01	Mario Alberto Giorcelli	450331/2017	09/10/2017 10:06:20

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.2 Nuove linee di metropolitana	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Il Ddp prevede il potenziamento di alcuni assi ritenuti fondamentali al fine di migliorare l'accessibilità ad alcuni quartieri periferici, incluso il Corridoio 12: S. Cristoforo — Bisceglie — Molino Dorino - Cascina Merlata - Stephenson - Certosa. Mentre si concorda sull'esigenza di un servizio ad alta capacità/velocità nell'area sopraindicata, si ritiene che il tracciato previsto per il corridoio 12 non sia atto a conseguire l'obiettivo assunto: il tracciato indicato infatti interessa tratti stradali difficilmente modificabili, che già ora risultano al limite della congestione nelle ore di punta. Visto che: a) il traffico nell'Ovest Milano nell'orizzonte temporale di validità del PUMS aumenterà considerevolmente a seguito dell'attuazione degli sviluppi urbanistici previsti nell'area ex Expo e nella ex Piazza d'Armi, ove potrebbero insediarsi fino a 10.000 nuovi abitanti; b) è necessario garantire una buona accessibilità al nuovo Ospedale previsto a S. Cristoforo in sostituzione degli attuali Ospedale S. Paolo e S. Carlo, si ritiene che una soluzione valida a lungo termine per soddisfare la domanda di spostamenti su mezzi pubblici nell'Ovest MILANO richieda la realizzazione di una metropolitana leggera che segua il percorso previsto dal vigente PGT per il collegamento fra le stazioni ferroviarie S. Cristoforo e Certosa. Tale percorso incrocerebbe la M4 a S. Cristoforo, la M5 allo stadio S. Siro e le due diramazioni della MI. a Inganni e a Lampugnano, integrando la "Circie Line" ferroviaria sul lato Ovest.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Modificare il capitolo 7.2.1.2 - Nuove Linee di Metropolitana - integrandolo con la previsione nel medio/lungo termine della linea di metropolitana leggera S. Cristoforo/Certosa indicata più sopra.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il tracciato del PGT indicato è stato valutato. L'esito delle valutazioni da cui discende l'assetto progettuale indicato dal PUMS sono riportati nel capitolo 6.2.5.2. Si evidenzia in particolare quanto riportato nell'ultimo capoverso di suddetto paragrafo: "Per quanto riguarda le linee "C", "E" ed "F", essendo i carichi compatibili con l'incremento della qualità del servizio reso possibile dalla velocizzazione delle linee di superficie che in larga parte garantiscono la copertura dei relativi collegamenti, sono state inserite nello scenario di velocizzazione e riqualificazione della rete di superficie".</p>

<b>Modifica proposta</b>

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
145_02	Mario Alberto Giorcelli	450331/2017	09/10/2017 10:06:20

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.2 Nuove linee di metropolitana	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Il Ddp prevede il potenziamento di alcuni assi ritenuti fondamentali al fine di migliorare l'accessibilità ad alcuni quartieri periferici, incluso il Corridoio 12: S. Cristoforo — Bisceglie — Molino Dorino - Cascina Merlata - Stephenson - Certosa. Mentre si concorda sull'esigenza di un servizio ad alta capacità/velocità nell'area sopraindicata, si ritiene che il tracciato previsto per il corridoio 12 non sia atto a conseguire l'obiettivo assunto: il tracciato indicato infatti interessa tratti stradali difficilmente modificabili, che già ora risultano al limite della congestione nelle ore di punta. Visto che: a) il traffico nell'Ovest Milano nell'orizzonte temporale di validità del PUMS aumenterà considerevolmente a seguito dell'attuazione degli sviluppi urbanistici previsti nell'area ex Expo e nella ex Piazza d'Armi, ove potrebbero insediarsi fino a 10.000 nuovi abitanti; b) è necessario garantire una buona accessibilità al nuovo Ospedale previsto a S. Cristoforo in sostituzione degli attuali Ospedale S. Paolo e S. Carlo, si ritiene che una soluzione valida a lungo termine per soddisfare la domanda di spostamenti su mezzi pubblici nell'Ovest MILANO richieda la realizzazione di una metropolitana leggera che segua il percorso previsto dal vigente PGT per il collegamento fra le stazioni ferroviarie S. Cristoforo e Certosa. Tale percorso incrocerebbe la M4 a S. Cristoforo, la M5 allo stadio S. Siro e le due diramazioni della MI. a Inganni e a Lampugnano, integrando la "Circie Line" ferroviaria sul lato Ovest.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Nel cap. 7.2.1.4, a pag 162, dopo il riferimento al Corridoio 12: "• Corridoio 12: S. Cristoforo — Bisceglie — Molino Dorino - Cascina Merlata - Stephenson — Certosa", precisare: La linea indicata per il corridoio 12 sarà rimodellata a seguito della realizzazione della linea di metropolitana leggera fra le stazioni FFS S. Cristoforo e Certosa indicata al precedente punto 7.2.1.2</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il tracciato del PGT indicato è stato valutato. L'esito delle valutazioni da cui discende l'assetto progettuale indicato dal PUMS sono riportati nel capitolo 6.2.5.2. Si evidenzia in particolare quanto riportato nell'ultimo capoverso di suddetto paragrafo: "Per quanto riguarda le linee "C", "E" ed "F", essendo i carichi compatibili con l'incremento della qualità del servizio reso possibile dalla velocizzazione delle</p>

linee di superficie che in larga parte garantiscono la copertura dei relativi collegamenti, sono state inserite nello scenario di velocizzazione e riqualificazione della rete di superficie".

***Modifica proposta***

***Note***

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_06	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>Il Municipio 8 approva gli interventi previsti dal PUMS relativi all'estensione della rete tranviaria; in particolare ribadisce con forza l'importanza della metrotranvia Bovisa-Certosa, che lo stesso PUMS giudica positivamente sotto il profilo dell'analisi costi-benefici, e ne chiede la realizzazione in via prioritaria, essendo il percorso lungo un'area residenziale in forte espansione. Si esprime inoltre giudizio favorevole ai possibili prolungamenti da Roserio (ospedale Sacco) verso Baranzate e Rho Fiera e alla connessione tra Piazza Castelli e la "goccia" della Bovisa. Nell'ambito della riqualificazione dello scalo Farini, si propone infine di realizzare un itinerario tranviario tra Via degli Imbriani e Via Nono, con l'obiettivo di unire con un efficiente ed ecologico servizio di TPL i quartieri a nord-ovest e a sud-est dello scalo, le stazioni di Lancetti e Cenisio, la zona di Bovisa con il centro in maniera più diretta e rapida e infine di rendere più accessibile l'area dello scalo.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'assetto infrastrutturale proposto dal PUMS per lo scalo Farini, tiene conto della conservazione di parte del fascio dei binari al livello del suolo, il collegamento tranviario richiesto necessiterebbe del ricorso alla realizzazione di un sottopasso o un sovrappasso. E' da notare, che tali tipologie di infrastrutture, oltre a non essere previste dal piano urbanistico, ai fini del transito di una linea tranviaria, richiederebbero lo sviluppo di estese rampe le quali verrebbero a penalizzare ulteriormente la permeabilità del contesto. Tali rampe dovrebbero svilupparsi infatti in prossimità dei comparti urbani esistenti. Le connessioni tra i quartieri a nord-ovest e a sud est dello scalo risultano comunque garantite dalla proposta di nuovi completamenti stradali che potranno ospitare linee di trasporto pubblico.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
115_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457997/2017	09/10/2017 12:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare il capolinea del tram 4 da via Ricasoli	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Lo spostamento dei capolinea tranviari da Ricasoli è già previsto nel piano che individua in Cadorna il nuovo hub tranviario al margine nord del centro cittadino e pertanto l'osservazione, seppur coerente con il piano, non ne comporta modifica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_07	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Riteniamo sia più utile attestare il tram presso la prevista stazione M4 di Corsico / Buccinasco al fine di creare un punto di interscambio tra M4, tram sull'asse di via Ludovico il Moro, linee suburbane e linee interurbane. Si avrebbe inoltre un migliore servizio per i quartieri della zona.</p> <p>Riteniamo inoltre opportuno prevedere il collegamento tra la linea Milano-Limbiate e la restante rete tranviaria anche allo scopo di collegare meglio il nord Milano con l'Ospedale di Niguarda e l'area universitaria di Bicocca. Per quest'ultimo intervento non vi è necessità di grosse opere infrastrutturali, potendosi utilizzare il sedime della ex tranvia in viale Rubicone ed il sottopasso di via Vincenzo da Seregno previsto per la tranvia fin dagli anni '60.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>da Negrelli fino a San Cristoforo;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>da Negrelli fino alla nuova stazione M4 situata presso il previsto deposito al confine con Corsico e Buccinasco, con creazione di punto di interscambio con le linee automobilistiche suburbane ed interurbane;</li> <li>collegamento della linea Milano-Limbiate (linea I) alla prevista linea B (Gobba - Certosa) attraverso v.le Rubicone e v.le Fermi;</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta di prolungare l'attuale linea 2 da Negrelli al futuro deposito di M4 non appare giustificata alla luce delle simulazioni modellistiche effettuate, mentre per quanto attiene la possibilità di collegare la linea I con la B, si evidenzia che il sedime tranviario da via Rubicone è occupato da nuova pista ciclabile.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_08	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Qualora l'inserimento degli scambi all'intersezione Farini / Ferrari fosse troppo problematica, proponiamo, in alternativa, la connessione tra p.le Cimitero Monumentale (lato Farini) e v.le Ceresio da cui è possibile proseguire verso il centro.</p> <p>La prevista riqualificazione degli scali ferroviari e dell'area dell'ex Piazza d'Armi è opportuno venga sfruttata per la creazione di nuove linee di collegamento veloce tra i quartieri. Proponiamo alcuni itinerari, a nostro parere, interessanti che andrebbero inseriti nella pianificazione trasportistica della città.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>o, in alternativa, all'intersezione p.le Cimitero Monumentale / v.le Ceresio da dove è possibile proseguire verso il centro.</p> <p>Contestualmente alla riqualificazione degli scali ferroviari di Porta Genova, Lambrate, Farini e dell'area dismessa della ex Piazza d'Armi, andranno studiate delle nuove linee tranviarie a servizio di dette aree e che colleghino meglio i quartieri a ridosso delle stesse. In particolare andranno studiati i seguenti itinerari:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• da p.le Stazione Genova (M2 / RFI) a via Giambellino, utilizzando il sedime ferroviario dismesso allo scopo di avere un collegamento più rapido tra via Torino i Correnti e la periferia (Corridoio 6);</li> <li>• da v.le Rimembranze di Lambrate a via Caduti di Marcinelle (Corridoio 11), attraverso lo scalo ferroviario dismesso di Milano Lambrate, da collegarsi all'asse tranviario di via Porpora con transito dalla stazione di Lambrate (M2 / REI);</li> <li>• da p.le Lotto (M1) a San Cristoforo (M4 / RFI) transitando da Ospedale San Carlo - area dismessa della ex Piazza d'Armi - Inganni (M1) (Corridoio 13);</li> <li>• da v.le Torelli a via Nono (Corridoio 14) attraverso lo scalo ferroviario dismesso di Farini.</li> </ul>

## ESITO PROPOSTO

### **Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

### **Valutazione tecnica**

L'estensione/riqualificazione della rete tranviaria, individuata dal piano, trae origine da analisi modellistiche che hanno suggerito gli interventi di cui al paragrafo 7.2.1.3, quale soluzione delle problematiche rilevate. Nel dettaglio, per quanto attiene la proposta avanzata dall'estensore si riportano le seguenti valutazioni:

- Modifica corridoio 6: si ritiene che M4 e gli attuali 14 e 2 riescano a soddisfare in modo efficiente il collegamento richiesto;
- Modifica corridoio 11: le analisi condotte, non hanno evidenziato la necessità di un prolungamento tranviario oltre Lambrate, ipotizzando tuttavia per tale asse un corridoio veloce;
- Nuovo corridoio 13: le analisi condotte, non hanno evidenziato la necessità di istituire un collegamento tranviario; peraltro, la relazione richiesta sarebbe già garantita grazie ai corridoi 3 e 12.
- Corridoio 14: il collegamento tranviario richiesto necessiterebbe del ricorso alla realizzazione di un sottopasso o un sovrappasso con lo sviluppo di estese rampe che verrebbero a penalizzare ulteriormente la permeabilità del contesto. Tali rampe dovrebbero svilupparsi infatti in prossimità dei comparti urbani esistenti. Le connessioni tra i quartieri a nord-ovest e a sud est dello scalo risultano comunque garantite dalla proposta di nuovi completamenti stradali che potranno ospitare linee di trasporto pubblico.

### **Modifica proposta**

### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
146_01	(Prassicoop Società Cooperativa) Carlo Legnani	450264/2017	09/10/2017 10:01:12

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.3 Estensione e riqualificazione della rete tranviaria	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Si propone un unico elenco di linee di forza tramviarie (A-B-C-D-E-F-G-H-I-P-Q-R-S-T-U-V), filoviarie (L-M-N) e automobilistiche (O-Z) prevedendo in particolare l'attestamento (tram bidirezionali) delle linee H a Bicocca e I a Certosa, D e F a Missori, i prolungamenti suburbani delle linee E Opera, Q Baranzate, S Trezzano, V Segrate-Lambrate-Loreto-Maciachini-Bovisa. La linea H potrebbe essere attestata a Bicocca lungo le vie Regno Italico-Berbera-Testi. Il tracciato in Bignami è improponibile (vedi allegato 1)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Sostituzione degli elenchi delle linee T e dei corridoi con un unico elenco alle pagine 159-160-161-162 e modifica figure 7.12 e 7.13	A Cadorna-Bresso / B Gobba-Certosa-M. Dorino / C Centrale Porta Genova / D Missori-Rozzano / E Duomo-Opera / F Missori-Rogoredo / G Cinisello-Bicocca / H Seregno-Bicocca / I Limbiate-Certosa / L Circ. Esterna / M Circ. Destra / N. Circ. Sinistra / O Circ. Navigli / P Circ. Bastioni / R Cimitero Maggiore-Duomo / S Duomo-Trezzano / T Duomo-San Cristoforo / U Duomo-Gratosoglio / V Bovisa-Maciachini-Loreto-Lambrate-Marcinelle / Z Certosa-San Cristoforo L'elenco comprende anche i corridoi veloci.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'individuazione delle linee di forza è basata su valutazioni analitiche legata sia all'offerta che alla domanda di mobilità. Le linee individuate costituiscono comunque, come evidenziato nel testo del documento, un primo elenco di linee di forza.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
005_02	Marco Troglia	448293/2017	24/08/2017 13:03:37

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b> 7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	<b>Operazione</b> Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale
--	--

<b>Motivazione</b> Protezione corsie
---

<b>Testo originale</b> Viale Elvezia.	<b>Testo nuovo</b> Tratto da piazza Agrippa a via Cermenate della linea 15
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> L'osservazione non viene accolta in quanto le corsie previste nel PUMS rappresentano, come riportato, un primo elenco che potrà essere ampliato "qualora si manifestassero criticità o esigenze non emerse nel corso delle indagini svolte per la redazione del piano". Inoltre, si evidenzia che il tratto suggerito è percorso dall'attuale linea 15 che rientra nel progetto linee T per le quali sono previste, tra gli interventi di velocizzazione, anche forme di protezione del tracciato che tuttavia verranno puntualmente definite negli appositi strumenti attuativi.
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
006_01	Marco Troglia	448300/2017	27/08/2017 16:52:16

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Aumento velocità commerciale TPL

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Velocizzazione generalizzata dei servizi di superficie.	Valutando l'opportunità di "saltare" alcune fermate delle linee tramviarie, quando esse sono molto ravvicinate; ad esempio, la linea 15 potrebbe evitare le fermate di Medegino, Volvinio, Pezzotti, Giambologna e corso Italia

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non viene accolta in quanto sebbene coerente con i contenuti del piano che inserisce l'attuale tram 15 nel progetto linee T per le quali è prevista, tra le misure di velocizzazione, anche una possibile redistribuzione delle fermate, la puntuale definizione degli interventi dovrà essere declinata negli appositi strumenti attuativi.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
038_02	Antonio Gradia	448374/2017	05/10/2017 22:19:49

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Miglioramento leggibilità e fruibilità del servizio TPL da parte degli utenti.                      L'introduzione delle tabelle di frequenza ha introdotto dei fattori di incertezza sugli orari e sui tempi di percorrenza. Specialmente su quelle linee a bassa frequenza di passaggio oltre i 6 minuti.                      Attualmente numero informativo attivo solo dalle 7,30 alle 19,30, ma dovrebbe essere 24/24H attivo, e dare info immediate relative alla fermata. Ciò può essere fatto in modo automatico, con la digitalizzazione e tracciamento in GPS delle linee.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Previsione di uno studio per articolare gli orari di scuola e lavoro.	Introduzione di tabelle alle fermate mezzi TPL con indicazione orario assoluto di passaggio alle fermate, e non un orario relativo o di frequenza. Indicazione di un numero telefonico informativo a tutte le fermate mezzi TPL, attivo 24H/24H, che possa dare immediatamente informazione sugli orari di passaggio alla fermata e sugli eventuali ritardi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
068_04	Carlo Silva	457940/2017	08/10/2017 19:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Istituire nel brevissimo termine un collegamento pubblico con autobus tra il quartiere di Niguarda, l'ospedale di Niguarda con i suoi tanti accessi (soprattutto quello essenziale al pronto soccorso) e il quartiere di Affari in corrispondenza di una delle sue stazioni di metropolitana M3.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"toccando poli attrattori di grande rilevanza quali Niguarda, università Bicocca e Bovisa;"	In attesa della sua realizzazione è urgente istituire un breve collegamento con autobus tra il quartiere di Niguarda, l'ospedale di Niguarda (e in particolare con l'accesso essenziale al pronto soccorso) e il quartiere di Affari in corrispondenza di una delle sue stazioni di metropolitana M3.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_01	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
È auspicabile servire anche la tratta di circonvallazione esterna nord non coperta da una linea circolare, con una maggior capillarità del livello di servizio complessivo, favorendo l'interscambio della stessa anche con le stazioni della metropolitana Loreto M1, Marche M5, Maciachini M3, da cui ora non passa, arricchendo le possibilità d'interrelazioni nella rete, oltre a essere un percorso con meno svolte (che in ogni caso fanno perdere tempo prezioso al mezzo pubblico). Sarebbe anche l'occasione favorevole per riordinare finalmente tutti gli spartitraffico centrali alberati dei viali interessati, interessati dal degrado del parcheggio "selvaggio".

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"Linee L e M su percorso dell'attuale Cerchia Filoviaria della 90/91 con instradamento"	Sullo spartitraffico centrale di viale Abruzzi, viale Brianza, viale Lunigiana, viale Marche, viale Jenner, anziché sul percorso attuale da via Stradivari a viale Lancetti, che continuerebbe a essere servito come corridoio 3 (linea 92 e altre linee automobilistiche e tranviarie) e

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La linea 90/91 nel Piano viene già fatta transitare su V.le Abruzzi al posto della 92. Tuttavia per quanto attiene la restante parte di deviazione proposta nell'osservazione, si ritiene che l'eccessiva sovrapposizione con infrastrutture tranviarie già esistenti renda inopportuna tale modifica. La relazione proposta viene già garantita da linee tranviarie esistenti. si evidenzia inoltre che su Brianza e Marche è previsto un itinerario ciclabile.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_03	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
È richiesta la realizzazione di ulteriori protezioni per il trasporto pubblico di superficie, particolarmente carenti o assenti nella parte ovest della città, su alcuni tratti (in modo da tenere veramente conto della volontà chiaramente espressa dagli organismi decentrati con le delibere del C.d.Z. 7 n.° 292 dell'11/12/2002, P.G. 4443.117/2002, n.° 199 del 3/12/2003, P.G. 891975/2003, n.° 107 del 10/9/2007, P.G. 806398/2007 e n.° 68 del 15/6/2010, P.G. 491770/2010) — considerando la realizzabilità in base alla larghezza delle carreggiate interessate — caratterizzati da traffico critico, sosta irregolare e da frequenti incagli che rallentano gravemente i mezzi pubblici, penalizzandone i passeggeri.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“viale Elvezia.”	<ul style="list-style-type: none"> <li>• via Novara (tratto da piazza Melozzo da Forlì a via Sant'Elena);</li> <li>• via Harar (tratto da via Novara a via Tesio) (con promiscuità ciclabile);</li> <li>• via Olivieri (lato numeri pari) – via F. M. Beltrami (lato numeri dispari) (con promiscuità ciclabile);</li> <li>• via delle Forze Armate (tratto da via Saint Bon a via Olivieri) (lato numeri pari) (con promiscuità ciclabile);</li> <li>• via Washington;</li> <li>• via Sardegna;</li> <li>• viale Pisa – viale Aretusa;</li> <li>• via Parri (tratto da via Bisceglie a via Spagliardi);</li> <li>• via Nitti;</li> <li>• via Zurigo (lato numeri dispari);</li> <li>• via San Vittore.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le protezioni inserite nel Piano sono il risultato di analisi circa gli incagli che causano il fermo ricorrente dei mezzi o gravi problemi al servizio di TPL, per dare continuità alle protezioni esistenti eventualmente rafforzandole compatibilmente con gli altri usi dell'asse viario (visto che non si ritiene opportuna la promiscuità tra mezzi pubblici e bici) e privilegiano gli assi dove sono sovrapposti su metro esistenti o di progetto.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
078_04	Carlo Silva	455776/2017	09/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Istituire nel brevissimo termine un collegamento pubblico con autobus tra il quartiere di Niguarda, l'ospedale di Niguarda con i suoi tanti accessi (soprattutto quello essenziale al pronto soccorso) e il quartiere di Affari in corrispondenza di una delle sue stazioni di metropolitana M3.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"toccando poli attrattori di grande rilevanza quali Niguarda, università Bicocca e Bovisa;"	In attesa della sua realizzazione è urgente istituire un breve collegamento con autobus tra il quartiere di Niguarda, l'ospedale di Niguarda (e in particolare con l'accesso essenziale al pronto soccorso) e il quartiere di Affari in corrispondenza di una delle sue stazioni di metropolitana M3.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 068_04.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_02	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il PUMS indica la previsione di una nuova localizzazione del capolinea del tram 24 in Piazza Missori, sebbene la recente modifica operata dal 27 aprile u.s. attesti il capolinea del 24 in Piazza Fontana. Sulla scorta di quanto già deliberato dal Municipio 5 (delibera n. 17 seduta del 16/03/2017 – allegato 1) e rilevato dalla Tavola del PUMS TAV. 14 – Valutazioni modellistiche – Flussi passeggeri TPL Superficie – Scenario di Piano (Ddp tav 14 Piano - TPL emendato) il massivo utilizzo da parte della cittadinanza della Linea tramviaria n. 24 (con utilizzo tra i 2.000 a 5.000 passeggeri biorari per direzione), si chiede di voler riportare il capolinea del Tram 24 in Via Dogana, al posto del nuovo capolinea di Piazza Fontana non citato nel PUMS, così da assicurare al gran numero dei passeggeri che utilizza il tram 24, specie salendo dalle fermate lungo la Via Ripamonti, un accesso più immediato e diretto alla fermata della Linea Metropolitana n. 1 Duomo, in attesa che venga realizzato il sistema preferenziale semaforico Linea T sulla tratta del tram 24 e in attesa di un nuovo accesso alla rete metropolitana in area più periferica come previsto con la realizzazione della nuova linea metropolitana M6 per la fermata Ripamonti/Quaranta.</p> <p>Per quanto attiene la linea bus n. 99 si ritiene utile prevedere una prossima rimodulazione della percorrenza di detta linea anche all'interno del sorgendo nuovo quartiere residenziale tra le vie Antegnati/Amidani/Gabussi per poi innestarsi e percorrere tutta la via Virgilio Ferrari sino all'intersezione con Via Antonini e svoltare indietro nuovamente per la via Virgilio Ferrari con capolinea tra le Vie Ripamonti/Virgilio Ferrari/Gagini in corrispondenza dell'attuale capolinea sud del tram 24.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Linea E, Noverasco - Missori: sul percorso dell'attuale 24, servirebbe la direttrice del Vigentino, transitando lungo la via Ripamonti; (da eliminare e sostituire con il paragrafo riportato nella sezione successiva)	Linea E, Noverasco - Dogana: sul percorso dell'attuale 24, servirebbe la direttrice del Vigentino, transitando lungo la via Ripamonti;

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'arretramento del 15 e del 24 al nuovo hub di Missori, coerente con la scelta di utilizzare nuovi mezzi bidirezionali, risulta funzionale al progetto di velocizzazione delle linee tranviarie milanesi che vede un

alleggerimento dei passaggi del centro oggi molto congestionato, per rendere più regolari le linee alle quali viene demandata la funzione di attraversamento cittadino.  
Si precisa inoltre che le modifiche relative alla 99 non afferiscono alla scala di programmazione del Piano.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_18	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire all'inizio del capitolo

<b>Motivazione</b>
Il Borgo di Quintosole con circa 400 residenti attualmente non prevede un attraversamento di un mezzo di trasporto pubblico. Le persone che non sono dotate di altri mezzi di trasporto sono costrette a recarsi a piedi per poter prendere la 99 lungo via Ripamonti. Si tenga conto che, dopo il recente spostamento del capolinea da via Quaranta al Capolinea del 24, le persone che si devono recare a Milano o semplicemente nel quartiere Fatima o Vigentino, devono necessariamente prendere due mezzi (99 e 24).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Attraversamento del Borgo di Quintosole del bus 99 almeno in alcuni orari della giornata.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento</li><li>- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione</li></ul>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
116_04	(Municipio 6) Deliberazione n. 45 del 05/10/2017	450303/2017	09/10/2017 12:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
La linea della cerchia esterna (ora servita dagli autobus 95 e 98) presenta forti criticità a livello di traffico. Oltre le corsie preferenziali già previste dal PUMS lungo il cavalcavia Don Milani e via Bellini, si ritiene opportuno inserire anche viale Santa Rita, affinché venga garantita una continua corsia riservata lungo l'intero percorso. Si propone, quindi, di inserire nell'elenco delle corsie preferenziali presenti a pag. 163 anche viale Santa Rita.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	• Viale Santa Rita

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le protezioni inserite nel Piano sono il risultato di analisi circa gli incagli che causano il fermo ricorrente dei mezzi o gravi problemi al servizio di TPL. Come riportato nel piano a pagina 163, qualora si manifestassero ulteriori criticità non emerse nel corso delle indagini svolte in occasione della redazione del PUMS, potranno essere previsti altri interventi di protezione oltre a quelli già elencati, che verranno approfonditi negli appositi studi di dettaglio.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_02	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Prevedere l'utilizzo di autobus elettrici esclusivamente lungo il Corridoio 1 – Cerchia dei Navigli è molto limitante e in contrasto con l'obiettivo generale di una graduale sostituzione dei mezzi pubblici con motore endotermico con mezzi elettrici.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per tale linea si ipotizza inoltre l'esercizio con mezzi elettrici (ecologici e a ridotto impatto ambientale);	Tra gli obiettivi di sostenibilità vi è anche la graduale sostituzione degli autobus con motore endotermico con mezzi elettrici.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del Piano ma non ne modifica la sostanza in quanto la progressiva sostituzione dei mezzi endotermici con veicoli elettrici è già trattata nel capitolo 7.4.3.3.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_34	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Per dare reale efficacia all'obiettivo di miglioramento della velocità commerciale dei mezzi di superficie, previsto dal PUMS, si chiede di esplicitare nello scenario PUMS – al pari dell'elenco delle corsie riservate/protette previste – su quali corridoi o linee di forza si intendono attuare gli interventi quali il preferenziamento semaforico e riduzione del traffico

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Elenco dei corridoi o linee di forza su cui si intendono attuare gli interventi quali il preferenziamento semaforico e riduzione del traffico

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano individua linee T e corridoi da velocizzare mediante diversi interventi (che vanno dal preferenziamento semaforico, alla redistribuzione delle fermate, ecc.), demandando a successivi approfondimenti progettuali la definizione puntuale di ciascuno di essi. Si ritiene pertanto che gli elenchi prodotti nel Piano e nelle relative tavole, siano sufficientemente dettagliati per lo scopo del PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_36	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Per dare reale efficacia all'obiettivo di miglioramento della velocità commerciale dei mezzi di superficie, previsto dal PUMS, si chiede di esplicitare nello scenario PUMS – al pari dell'elenco delle corsie riservate/protette previste – su quali corridoi o linee di forza si intendono attuare gli interventi quali il preferenziamento semaforico e riduzione del traffico

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Esplicitare su quali corridoi o linee di forza si intendono attuare gli interventi quali il preferenziamento semaforico e riduzione del traffico

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano individua linee T e corridoi da velocizzare mediante diversi interventi (che vanno dal preferenziamento semaforico, alla redistribuzione delle fermate, ecc.), demandando a successivi approfondimenti progettuali la definizione puntuale di ciascuno di essi. Si ritiene pertanto che gli elenchi prodotti nel Piano e nelle relative tavole, siano sufficientemente dettagliati per lo scopo del PUMS

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_10	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il problema della bassa velocità dei tram nella Cerchia dei Bastioni va affrontato con interventi sugli impianti e sulla semaforizzazione che deve realmente privilegiare il trasporto pubblico sugli assi centrali. Essi devono essere riservati al TPL ed al traffico locale. Lo spezzamento delle linee e la limitazione delle stesse al di fuori della cerchia dei Bastioni non vanno a vantaggio dell'utenza che sarebbe costretta a trasbordi per raggiungere il centro anche quando non strettamente necessario.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La riorganizzazione della rete di forza del trasporto pubblico prevede anche la creazione o il potenziamento di nodi di attestamento ai margini del centro (hub di terzo livello), individuati in corrispondenza delle fermate della metropolitana e sfruttati	La riorganizzazione della rete di forza del trasporto pubblico deve prevedere l'individuazione di nodi di attestamento all'interno della zona centrale al fine di rendere più flessibile la gestione della rete tranviaria senza penalizzare l'utenza con l'eliminazione di interscambi oggi esistenti o con la creazione di ulteriori rotture di carico.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano individua nella creazione di hub/nodi uno dei punti fondanti non solamente per la fluidificazione dei passaggi in centro ma soprattutto per la possibilità di offrire maggiori collegamenti e connessioni attraverso l'interscambio con linee veloci e regolari. Si precisa comunque che tutti gli assetti proposti sono stati validati attraverso simulazioni modellistiche e sono risultati positivi all'analisi costi/benefici.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_11	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Sarebbe opportuno prevedere, in occasione della riqualificazione della tranvia Milano-Limbiate, l'allacciamento della stessa con la rete urbana tramite la nuova linea B (Gobba — Certosa). Oltre a poter trasferire le vetture negli altri depositi ed all'Officina Generale senza necessità di carrellamento, si potrebbe collegare direttamente l'asta della Comasina con l'Ospedale di Niguarda e Bicocca.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Linea I, Milano - Limbiate: è prevista la ristrutturazione, la messa in sicurezza e la velocizzazione della linea interurbana che oggi collega Limbiate a Comasina M3;	Oltre a ciò va prevista la connessione della stessa (ora isolata dal resto della rete) con la linea B (Gobba - Certosa) attraverso v.le Rubicone e v.le Fermi utilizzando il sedime della ex tranvia Milano - Limbiate e riprendendo lo studio di fattibilità fatto da MM;

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La linea Limbiate-Comasina risulta nel Piano già connessa con la rete urbana attraverso M3. Inoltre la possibilità di collegare la linea I con la B, è preclusa in quanto il sedime tranviario da via Rubicone è occupato da nuova pista ciclabile.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_12	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Essendo ormai sul mercato veicoli filoviari da 24 metri, sarebbe opportuno prevederne l'utilizzo sulle linee L e M (attuali 90/91) che sono caratterizzate da una forte utenza. Su queste linee sarebbe anche giustificata una linea tranviaria che risulta però di difficile realizzazione.</p> <p>Una nuova linea tranviaria è invece giustificata tra via Adriano e Sesto S.G. (M1/REI), come diramazione della linea B (Gobba —Certosa). Si avrebbe un veloce collegamento tra l'asta della Martesana (M2) e Sesto M1/RFI dove transitano le linee verso Chiasso, Lecco e Bergamo. Presso la stazione REI vi è anche un importante nodo di interscambio delle linee automobilistiche extraurbane. La linea non è di difficile realizzazione perché transita lungo strade di grosse dimensioni e le aree ex-Falck in fase di trasformazione nelle quali sono previsti insediamenti residenziali, commerciali e di servizi (Città della Salute).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Linee L e M su percorso dell'attuale Cerchia Filoviaria della 90/91 con instradamento su percorso della 92 da Lodi a Loreto che verrebbe spostata sul percorso esterno oggi esercito dalla 90/91. La riorganizzazione delle circolari della filoviaria prevedere una verifica dell'organizzazione dei capolinea di 90/91 e 92 in modo da evitare eventuali inefficienze.</p>	<p>Da considerare, visto l'elevato utilizzo della linea 90/91, l'esercizio della stessa con filobus da 24 metri.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Linea N via Adriano - Sesto RFI come diramazione della linea B (Gobba - Certosa). Si tratta di un importante collegamento suburbano tra M2 ed M1/RFI attraverso le aree ex-Falck dove sono previsti diversi insediamenti sia residenziali sia di servizi (Città della Salute).</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il Piano ha valutato positivamente solo alcuni prolungamenti metropolitani/tranviari, mentre la domanda di utilizzo del modo pubblico su alcuni corridoi è risultata non sufficiente o non sufficientemente concentrata lungo un'unica direttrice da giustificare la realizzazione di un'infrastruttura fissa.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_13	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Sarebbe opportuno che il PUMS prevedesse anche lo sviluppo della rete filoviaria su alcune direttrici con traffico più elevato. Pur essendoci l'onere dell'investimento iniziale relativo agli impianti, questo è ripagato dalla maggiore affidabilità dei filobus rispetto ai veicoli a batterie i quali richiedono ricariche giornaliere e cambi delle batterie dopo un certo numero di anni. La durata dei veicoli filoviari è circa doppia rispetto a quella degli autobus e si potrebbero avere economie di scala se si avessero molti veicoli. Da considerare anche che l'investimento iniziale può essere finanziato da fondi europei per il trasporto pubblico sostenibile. Un corridoio per cui sarebbe adatto il mezzo filoviario è il n°3 molto simile alla 90/91.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Corridoio 3 - Cerchia Esterna: la copertura sui quadranti est, sud e ovest è ottenuta dal servizio delle linee transitanti sugli assi di viale Aretusa — Cavalcavia Milani — viale Famagosta (serviti dalla linea 95) — viale Pugile — viale Romagna — viale Brianza — viale Lunigiana — viale Marche.	Da valutare, per questo corridoio, l'esercizio con filobus in analogia alla linea 90/91 (linee L e M);

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Premesso che l'amministrazione comunale ha ribadito, in ottemperanza alle norme europee, la volontà di convertire il parco mezzi TPL verso la modalità elettrica (concetto ribadito anche in altre parti del Piano), si ritiene di non accogliere la richiesta di utilizzare filobus, in quanto sono oggi disponibili nuove tecnologie/nuovi veicoli in grado di garantire benefici simili al filobus, senza tuttavia richiedere un'infrastruttura fissa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_15	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Tenuto conto del futuro sviluppo urbanistico della città che coinvolgerà anche l'area dismessa dell'ex Piazza d'Armi e gli scali ferroviari da riqualificare, è opportuno prevedere altri due corridoi per servire le aree stesse e collegare meglio i quartieri limitrofi analogamente a quanto fatto per il Corridoio 11.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Corridoio 12: S. Cristoforo — Bisceglie — Molino Dorino - Cascina Merlata - Stephenson - Certosa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Corridoio 13: Lotto — Novara - Osp. San Carlo - Piazza D'Armi — Inganni M1 - S. Cristoforo M4/RFI</li> <li>• Corridoio 14: via Torelli — Scalo Farini — Cenisio M5 - via Nono — p.za Lega Lombarda come nuovo itinerario a servizio della riqualificazione dello scalo Farini e velocizzazione dell'itinerario Bovisa - Centro La realizzazione del Corridoio 11 (previsto dal PGT come tranviario) comporterebbe la riqualificazione dell'asse tranviario di via Porpora attualmente non utilizzato per servizi di linea in una zona densamente popolata. La realizzazione del Corridoio di integra, inoltre, con la riqualificazione dello scalo ferroviario di Lambrate utilizzabile per raggiungere la zona di via Caduti di Marcinelle da v.le Rimembranze di Lambrate (sottopasso FS). Per quanto concerne il Corridoio 13, si può ipotizzare la creazione di un itinerario tranviario da p.le Lotto M1 (interscambio anche con la linea 90/91) all'Ospedale San Carlo come primo tratto di un servizio che potrebbe arrivare sino a San Cristoforo RFI/M4. Il tram da p.le Lotto M1 percorrerebbe via Gavirate sino a p.le Segesta (interscambio con M5) ed arriverebbe, lungo via Paravia, in p.za Armati. Da qui, attraverso via Novara e via San Giusto, servirebbe l'ingresso dell'Ospedale San Carlo dal quale, sempre lungo via San Giusto, raggiungerebbe la zona in fase di trasformazione della Piazza d'Armi. Da valutare, se possibile, anche un percorso trasversale da p.za Amati alla parte bassa di via San Giusto attraverso via Domokos o via Gabetti o via Fleming. Il tram raggiungerebbe</li> </ul>

	<p>l'ingresso dell'ospedale da sud e, con un anello di ritorno, ripercorrerebbe la via San Giusto sino all'area della Piazza D'Armi a sud della quale si immetterebbe in via Saint Bon e via Inganni arrivando alla stazione di San Cristoforo RFI. Da notare che, con la posa di un breve raccordo tra p.za Amati e via Rembrandt/via Millelire (necessario per raggiungere il deposito Baggio), si può istituire un servizio verso l'Ospedale San Carlo anche dall'asse De Angeli - Parmigianino - Rubens - Rembrandt. E' evidente la valenza trasportistica di un tale collegamento che intercetterebbe M1 ramo Rho, M5 e 90/91 in p.le Lotto, M5 in p.le Segesta, l'asse di via Novara, l'Ospedale San Carlo, la nuova area in trasformazione della Piazza d'Armi, M1 ramo Bisceglie alla stazione Inganni, M4 e stazione di San Cristoforo RFI in p.za Tirana. Collegato alla realizzazione del Corridoio 13 è il ripristino del servizio tranviario tra De Angeli M1 e pie Perrucchetti. Le diverse soluzioni che, negli ultimi tempi, sono state pensate per l'asse Rubens-Rembrandt-Novara denotano una difficoltà a gestire il forte traffico che si genera lungo via Rubens, via Rembrandt ed il primo tratto di via Novara. Una buona soluzione sarebbe il ripristino del servizio tranviario sino a p.le Perrucchetti, come primo atto volto all'estensione dello stesso come indicato nelle osservazioni relative al Corridoio 13. Nota: sono da correggere, coerentemente con le osservazioni relative al punto 7.2.1.4, le figure 7.12 (Interventi per la rete portante del TPL in area urbana - Scenario di Piano) e 7.13 (Assetto della rete portante del TPL in area urbana).</p>
--	---

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

<p><b>Valutazione tecnica</b></p> <p>L'estensione/riqualificazione della rete tranviaria, individuata dal piano, trae origine da analisi modellistiche che hanno suggerito gli interventi di cui al paragrafo 7.2.1.3, quale soluzione delle problematiche rilevate. Nel dettaglio, per quanto attiene la proposta avanzata dall'estensore si riportano le seguenti valutazioni.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Modifica corridoio 6: si ritiene che M4 e gli attuali 14 e 2 riescano a soddisfare in modo efficiente il collegamento richiesto;</li> <li>• Modifica corridoio 11: le analisi condotte, non hanno evidenziato la necessità di un prolungamento tranviario oltre Lambrate, ipotizzando tuttavia per tale asse un corridoio veloce;</li> <li>• Nuovo corridoio 13: le analisi condotte, non hanno evidenziato la necessità di istituire un collegamento</li> </ul>
--



tranviario; peraltro, la relazione richiesta sarebbe già garantita grazie ai corridoi 3 e 12.

- Corridoio 14: il collegamento tranviario richiesto necessiterebbe del ricorso alla realizzazione di un sottopasso o un sovrappasso con lo sviluppo di estese rampe che verrebbero a penalizzare ulteriormente la permeabilità del contesto. Tali rampe dovrebbero svilupparsi infatti in prossimità dei comparti urbani esistenti. Le connessioni tra i quartieri a nord-ovest e a sud est dello scalo risultano comunque garantite dalla proposta di nuovi completamenti stradali che potranno ospitare linee di trasporto pubblico.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
143_01	(Iniziativa Cialdini Srl) Legale Rappresentante - Alfredo Barzaghi	445593/2017	05/10/2017 10:50:44

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Con riferimento all'osservazione n'1 la scrivente ritiene inoltre che la realizzazione di una strada locale di calibro mt8 a doppio senso di marcia consentirebbe il prolungamento della nuova linea 35 Molino Dorino M1 — Borgo Porretta verso Affori Centro M3 in luogo di Affari FN M3 in attesa o in aggiunta alla realizzazione della metrotranvia 7 Certosa FS - Bovisa FN — Gobba M2.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
(...) Corridoio 12 5. Cristoforo — Bisceglie — Molino Dorino — Cascina merlata - Stephenson - Certosa.	Aggiungere "In una prima fase il corridoio, percorso dai veicoli su gomma, potrà essere esteso a Chiasserini - Affori Centro M3 — (Fermi) in attesa della realizzazione della linea T, Certosa F.S. — Gobba M2 lungo itinerari locali previsti dal PUMS."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Gli investimenti per interventi di velocizzazione costituirebbero un falsa spesa in relazione al futuro progetto del collegamento Certosa-Gobba.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
148_01	Giovanni Mario Emilio Merlo	451201/2017	09/10/2017 11:28:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>Efficientamento della rete tranviaria insistente sull'anello dei Bastioni; razionalizzazione dei percorsi tranviari radiocentrici che portano ad essa, congiunta alla possibilità di coordinare tali interventi con il miglioramento dell'assetto della viabilità su gomma e ciclopedonale di tali assi. Il tutto tramite una progettazione coordinata dell'intervento di riqualificazione urbana della suddetta rete stradale, la cui realizzazione sarà suddivisa per lotti, ma le cui componenti saranno pensate in modo unitario.</p> <p>Superamento di una eccessiva settorializzazione delle categorie di interventi, la quale aumenta la complessità del piano e rischia di incrementare costi e tempi di realizzazione e di adattamento reciproco dei lavori così eseguiti (causa possibile disomogeneità dei progetti). Inoltre ciò consentirebbe l'inviluppo di ulteriori linee tranviarie a raggiera già facilitate nella marcia da percorsi protetti/riservati: evitando rallentamenti e criticità di passaggio delle linee sul tessuto viario centrale (vedansi considerazioni e proposte accennate alle pagg. 164/165), collegando con minore costo le periferie con le linee M ed S non direttamente passanti per esse, oltre che con i Bastioni e altre zone focali della città. Con minori tempi complessivi di realizzazione di tale sistema e in modo più sostenibile economicamente che non con la costruzione di una eventuale linea M6 (v. pagg. 91-92 e 156), limitando eventuali opere di scavalco ostacoli a tratte puntuali in tunnel o cavalcavia.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
tratto viale Gorizia - viale Col di Lana - viale Bligny - viale Sabotino (pag. 163).	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le proposte di protezione contenute nel Piano, peraltro mutate dal PGTU, sono state oggetto di verifica e non si ritiene coerente con gli obiettivi eliminare quella richiesta dall'osservante.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Nella stessa osservazione si chiede di svolgere due operazioni, pertanto è stata duplicata

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
148_02	Giovanni Mario Emilio Merlo	451201/2017	09/10/2017 11:28:00

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Efficientamento della rete tranviaria insistente sull'anello dei Bastioni; razionalizzazione dei percorsi tranviari radiocentrici che portano ad essa, congiunta alla possibilità di coordinare tali interventi con il miglioramento dell'assetto della viabilità su gomma e ciclopeditone di tali assi. Il tutto tramite una progettazione coordinata dell'intervento di riqualificazione urbana della suddetta rete stradale, la cui realizzazione sarà suddivisa per lotti, ma le cui componenti saranno pensate in modo unitario.</p> <p>Superamento di una eccessiva settorializzazione delle categorie di interventi, la quale aumenta la complessità del piano e rischia di incrementare costi e tempi di realizzazione e di adattamento reciproco dei lavori così eseguiti (causa possibile disomogeneità dei progetti). Inoltre ciò consentirebbe l'inviluppamento di ulteriori linee tranviarie a raggiera già facilitate nella marcia da percorsi protetti/riservati: evitando rallentamenti e criticità di passaggio delle linee sul tessuto viario centrale (vedansi considerazioni e proposte accennate alle pagg. 164/165), collegando con minore costo le periferie con le linee M ed S non direttamente passanti per esse, oltre che con i Bastioni e altre zone focali della città. Con minori tempi complessivi di realizzazione di tale sistema e in modo più sostenibile economicamente che non con la costruzione di una eventuale linea M6 (v. pagg. 91-92 e 156), limitando eventuali opere di scavalco ostacoli a tratte puntuali in tunnel o cavalcavia.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La realizzazione del sistema di linee di forza si accompagna a una più generale azione volta alla velocizzazione dei servizi pubblici di superficie.</p>	<p>Previa VAS e valutazione costi/benefici: sviluppo di un'infrastruttura metrotranviaria sui settori Nord, Ovest e Sud dell'anello interno dei Bastioni (da p.za della Repubblica a P.ta Romana, tramite v.le Elvezia — v. Bertani — v. XX Settembre), con passaggio interno alla zona P.ta Genova — Navigli (p.le XXIV Maggio — v.le Gorizia — via Vigevano — c.so C. Colombo, bypassando v.le D'Annunzio). Costituisce novità il passaggio dei binari su viale Crispi. I binari giaceranno totalmente su sede propria inerbata, presenteranno un ridotto numero di incroci a raso e minore interazione possibile con i passi carrai. Ciò comporterà anche una riqualificazione indotta di un sistema anulare di vie e piazze a cerniera tra centro ed aree semicentrali, nel quale entrambi gli anelli viari dei Bastioni (interno ed esterno) presenteranno un assetto viario su gomma a senso unico opposto l'uno all'altro (tranne che per l'asse Papiniano – P.ta Vercellina) e percorsi ciclabili. Alla realizzazione dello stesso contribuirà la riorganizzazione (con asset simmetrico sulle sezioni stradali dei percorsi</p>

	<p>tranviari, carrabili e ciclo-pedonali) degli assi urbani di c.so Sempione — vie Certosa e di v. Ceresio (v. pag. 101 — fig. 6.8), che raccoglierà sui suoi binari le linee tramviarie insistenti sugli assi di v. Bramante e C. Farini: riunendole da p.le Cimitero Monumentale a Bastioni di Porta Volta — pie Biancamano (pag. 100-101 — ipotesi di razionalizzazione dei percorsi tranviari in centro tra le altre, la linea 19 non più su via Bramante). in vista della costruzione della Linea di Forza "F", intervento di inerbimento della corsia riservata sull'asse Porta Vittoria — Forlanini.</p> <p>Per una maggiore celerità del sistema, si dispone la diminuzione del numero di fermate, eliminandone talune minori (di scarsa richiesta) e accorpandone talaltre eccessivamente ravvicinate tramite sostituzione delle stesse con un'unica fermata in posizione mediana, attestata su nodi viabilistici strategici. Sul settore Est verrà disposta esclusivamente un'analogha misura per le fermate situate tra p.le Repubblica — Porta Venezia — Porta Romana.</p> <p>Sulle intersezioni con scambi sarebbe opportuno localizzare le fermate oltrepassato l'incrocio, sulla convergenza tra più tratte: così facendo, le banchine posizionate sul ramo uscente dall'intersezione offrirebbero a chi prende il mezzo il maggior numero di linee instradate su una direzione specifica, con maggiori frequenze e capacità di carico pax/h/dir.</p> <p>Per l'istituzione di un collegamento più rapido tra Nord-Est e Sud-Ovest del Comune, tramontata l'ipotesi di una linea M6, si prevede la realizzazione di un secondo Passante sotterraneo nel settore Ovest di Milano. Questo per consentire l'attraversamento del nodo urbano da parte di nuove (o prolungate) linee ferroviarie suburbane, evitando le tratte Nord ed Est della (sinora incompleta) cintura ferroviaria, già vicina al punto di saturazione del proprio traffico. Sarà la vera "Circle Line", costituita dall'inviluppo di più linee S sull'anello ferroviario milanese, a raccordo di centralità e linee radiali del TPL urbano con i principali vettori di connessione dell'area metropolitana, in una logica di organizzazione della mobilità su scala sovracomunale.</p>
--	--

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

***Valutazione tecnica***

La proposta risulta essere radicalmente diversa da quella elaborata dal Piano, la quale prende origine dalla valutazione delle linee di forza indicate nel PGT e demandate dallo stesso alla verifica in fase di redazione del PUMS.

***Modifica proposta***

***Note***

- Nella stessa osservazione si chiede di svolgere due operazioni, pertanto è stata duplicata

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
076_08	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457884/2017	09/10/2017 08:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
protezioni dalle interferenze trasversali definendo una strategia progressiva di limitazione dei veicoli autorizzati al transito nelle corsie riservate, basata su trend di incidentalità rilevati, che tenga comunque conto della presenza di viabilità alternativa parallela agli itinerari protetti	Protezioni dalle interferenze trasversali impedendo l'accesso alle corsie riservate a tutti i veicoli motorizzati che non siano TPL, e quindi impedendo anche l'accesso a ciclomotori e motocicli, esclusi i mezzi di soccorso e polizia in emergenza.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si ritiene che non si possa applicare un impedimento per tutte le corsie riservate, ma che si debba caso per caso in funzione dei calibri stradali e del contesto di riferimento.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le motivazioni

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
083_08	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457872/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.4 Rafforzamento della rete portante del TPL di superficie	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
protezioni dalle interferenze trasversali definendo una strategia progressiva di limitazione dei veicoli autorizzati al transito nelle corsie riservate, basata su trend di incidentalità rilevati, che tenga comunque conto della presenza di viabilità alternativa parallela agli itinerari protetti	Protezioni dalle interferenze trasversali impedendo l'accesso alle corsie riservate a tutti i veicoli motorizzati che non siano TPL, e quindi impedendo anche l'accesso a ciclomotori e motocicli, esclusi i mezzi di soccorso e polizia in emergenza.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 076_08.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
146_02	(Prassicoop Società Cooperativa) Carlo Legnani	450264/2017	09/10/2017 10:01:12

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.5 Rinnovo del parco rotabile	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Si ritiene opportuno prevedere l'utilizzo di tram bidirezionali sulle linee 15 e 27 con capolinea Missori M3 in via Gonzaga e via Baracchini. In tal modo le linee non affollano via Mazzini e di conseguenza l'anello di via Dogana può essere utilizzato per corse barrate, per ribattere tram monodirezionali o per corse turistiche (vedi allegato 2)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
I nuovi mezzi potrebbero essere utilizzati sulle linee "15" e "24", oggetto di revisione della localizzazione dei capolinea centrale a Missori in centro, ovvero periferico all'Humanitas per il 15 e a Noverasco per il 24.	I nuovi mezzi potrebbero essere utilizzati sulle linee "15" e "27" oggetto di revisione del capolinea centrale a Missori ovvero periferico all'Humanitas per il 15 e a Rogoredo per il 27.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano propone di utilizzare i bidirezionali sul 15 e 24 alla luce della possibilità di attestare dette linee nell'hub di Missori/Dogana/Diaz. La sostituzione degli attuali veicoli anche sul 27, potrà eventualmente essere valutata in una fase successiva.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_08	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 8 non condivide la proposta del PUMS di limitare la linea tranviaria 12 ai margini del centro storico (Cadorna): si creano rotture di carico a svantaggio dell'utenza diretta in centro (Duomo - Tribunale) proprio a ridosso dello stesso, senza alcun beneficio in termini di tempo di viaggio, mentre la destinazione di Cairoli-Cadorna può essere già raggiunta da nord-ovest con le linee 1, 4, 57 e S3-S4

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non è esplicitata la modifica che si chiede di apportare. Si precisa comunque che lo schema degli Hub è stato sottoposto a simulazione modellistica che ha portato a valori positivi nell'analisi costi/benefici.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_09	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
L'intero paragrafo appare completamente superato dalla recente revisione del TPL, attuata a partire da fine aprile 2017 e ancora in corso di definizione negli effetti e nelle valutazioni in corso tra Assessorato alla Mobilità e nuova dirigenza ATM. Inoltre in più delibere (come anche ribadito ai punti 3 e 4) si è rimarcata la posizione del Municipio 1, fortemente contraria ad eccessive contrazioni del servizio tranviario nel Centro Storico. Per questa ragione si propone di eliminare integralmente il testo del paragrafo per riformularlo come segue:

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	"Il recupero di efficienza sui percorsi di attraversamento dell'area centrale è affrontato dal Piano considerando il disegno della rete e l'impiego di nuovo materiale rotabile bidirezionale in grado di aumentarne le prestazioni e ridurre i vincoli infrastrutturali oggi presenti sul sistema. Le linee da individuarsi per un utilizzo prioritario di vetture bidirezionali sono quelle che attestano il proprio capolinea nel Centro storico ovvero, potenzialmente, le linee 3,4,15,24,27 al fine di alleggerire, in prospettiva, l'impatto di capolinea tranviari con anelli di ritorno dalle dimensioni eccessive, rispetto ad un ordito viario oggettivamente inadatto a supportarli. Appare opportuno invece, favorire la possibilità di ristrutturare i capolinea esistenti (recuperando anche quello di via Armorari) con la realizzazione di "tronchini" in grado di ospitare vetture bidirezionali. Ad oggi sono a disposizione nel Centro Storico i seguenti anelli di capolinea tranviario • Piazza Fontana (n°2 stalli attivi per le linee 24 e 27); • Via Dogana (n°1 stallo attivo per la linea 15 più un secondo binario per il ricovero di vetture in via Cappellari); • Via Cantù (n°1 stallo attivo per la linea 3 con accesso da via Spadari per le vetture provenienti da sudovest e un binario di servizio in via Hugo per le vetture provenienti da Cordusio); • Piazza Castello/via Ricasoli (n°1 stallo attivo per la linea 4 sul lato ovest di via Ricasoli ed e un altro stallo di servizio

	<p>—meno capiente— sul lato est della via Ricasoli). SCENARIO PUMS Per quanto riguarda il sistema tranviario di piazza Castello e foro Buonaparte, appare necessario procedere nella direzione della maggiore integrazione tra le reti di forza della mobilità di area vasta e urbana (Servizi ferroviari, metropolitana MI -M2, connessioni con il sistema aeroportuale, ecc.) e la rete di forza di superficie a servizio della mobilità urbana. Anche il percorso di valorizzazione che sta attraversando tutto questo ambito monumentale legato al recente concorso di idee, rappresenta un elemento di cui tenere conto nella progettazione definitiva degli spazi di piazza Castello e di tutto il relativo sistema della mobilità, a cominciare dall'individuare possibili alternative al capolinea tranviario di via Ricasoli che non permette accodamento di due vetture Sirio nella stessa via. Per questa ragione è ipotizzabile lo spostamento dell'anello tranviario, oggi posto nel sistema Sella-Castello-Ricasoli, nell'isolato Ricasoli-Castello-Minghetti con ipotesi di capolinea nella stessa via Ricasoli o in piazza Castello, alleggerendo comunque la parte centrale della piazza (all'altezza di via Beltrami) dal passaggio tranviario e favorendo un migliore interscambio delle linee tranviarie con l'Hub di Cadorna. L'impiego di vetture bidirezionali sulla linea 4 permetterebbe inoltre, in prospettiva, un ulteriore alleggerimento rispetto all'utilizzo di una delle due vie perpendicolari alla piazza, utilizzando il tronchino invece dell'anello di ritorno. Nello stesso ambito è opportuno prevedere su via Mercato, stanti anche le strettoie dei marciapiedi, un solo senso di marcia tramviario, in direzione sud, spostando l'altro senso (verso Lanza) su foro Buonaparte, da alleggerire eliminando il transito di autobus privati e riducendo quello degli autoveicoli. Relativamente agli altri 3 capolinea (Spadari/Armorari, Dogana, Fontana) si possono ipotizzare interventi sull'assetto dell'armamento tranviario o dell'organizzazione dei percorsi delle linee. Nel primo caso, ancora una volta la realizzazione di tronchini, in sostituzione degli anelli, potrà alleggerire queste strade centrali dalla presenza di vetture di dimensioni eccessive. Inoltre appare necessario riattivare il capolinea tranviario di via Armorari (da valutare se con tronchino oppure con anello di ritorno per via Cordusio) e ripristinare il secondo accesso a via V.Hugo, oggi impossibile per le vetture provenienti da sud (via Mazzini). In maniera complementare agli interventi sull'armamento tranviario sono inoltre ipotizzabili</p>
--	---

	<p>sul lungo periodo, anche in relazione al termine dei cantieri M4, ipotesi di modifica all'attuale assetto dei percorsi. Dato che il tracciato del ramo sud-ovest della linea 14 risulta sub-parallelo alla M4, questa potrebbe essere esercita (dopo opportuno monitoraggio che analizzi la domanda dell'utenza a valle dell'entrata in esercizio di M4) da vetture K35 o di analoga dimensione, che risultano più adatte ad utilizzare l'anello di ritorno di via Spadari (nuova linea 8). La linea n.3 e il ramo nord-ovest della linea 14 verrebbero unificate (previa velocizzazione e regolarizzazione delle stesse) oppure mantenute spezzate, utilizzando appunto il secondo capolinea da realizzarsi in Armorari anche con utilizzo di vetture bidirezionali". Appare infine da valutarsi l'eliminazione dell'anello di via Dogana, lasciando il tronchino (e quindi vetture bidirezionali per la linea 15) nel tratto da e per le vie Giardino e Marconi, con conseguente riqualificazione integralmente pedonale delle vie Dogana e Cappellari."</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

Le proposte di revisione dei servizi non sono afferenti alla scala del Piano che, come ribadito, si limita a fornire un possibile schema funzionale che potrà essere variato in funzione dei diversi parametri, tenendo saldi gli obiettivi principali del PUMS ovvero l'alleggerimento dei passaggi nel centro e l'istituzione hub del TPL ai margini del centro cittadino, tali da consentire agevolmente l'interscambio.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_16	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>Come già detto nelle osservazioni al punto 7.2.1.4, il problema del transito dei mezzi nel centro storico, in particolare nella via Orefici, va risolto con interventi infrastrutturali adeguati sugli impianti tranviari e sulla semaforizzazione e non con la riduzione del servizio. Ciò viene affermato anche nella frase precedente su cui concordiamo.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Accanto a tali azioni, il piano individua la necessità di ridurre le sovrapposizioni dei tracciati della rete tranviaria nell'area centrale coerenti con i livelli di carico della linee, riducendo le sovrapposizioni e le interferenze e rendendo più leggibile il servizio.</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
<p>Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span></p>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Poiché l'osservante concorda con un testo già inserito non costituisce di fatto osservazione</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_17	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>La funzione passante delle linee tranviarie attraverso il centro non va limitata ma mantenuta e razionalizzata perché di fondamentale importanza per il collegamento tra le zone della città non collegate direttamente dalla metropolitana. La necessità di interscambio tra le linee non deve essere aumentata perché causa di perditempo per l'utenza, in particolare in periodi della giornata in cui diminuisce la frequenza dei mezzi. L'uso di materiale bidirezionale e la creazione del nuovo capolinea di p.za Missori devono servire ad incrementare e razionalizzare il servizio senza dismettere altri impianti (ad esempio via Dogana).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• limitare la funzione passante nord-sud dell'area centrale alle sole linee tranviarie che presentano continuità di itinerario per la domanda servita, ciò al fine di minimizzare i perditempo derivanti dall'eventuale interscambio;</li> <li>• utilizzo di materiale rotabile bidirezionale per le linee attestato all'area centrale anche fine di alleggerire l'impatto di mezzi dalle dimensioni eccessive rispetto ad un ordito viario oggettivamente inadatto a supportarli, come via Spadari e via Dogana;</li> <li>• attrezzare due hub interni (Piazza Missori e Cadorna) a servizio dell'integrazione del servizio di superficie di linee metropolitane e di attestamento all'area centrale delle linee tranviarie (T e di forza) descritte nei precedenti paragrafi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• mantenere e valorizzare la funzione passante nell'area centrale per le linee tranviarie che presentano continuità di itinerario per la domanda servita, ciò al fine di minimizzare i perditempo derivanti dall'eventuale interscambio;</li> <li>• utilizzare materiale rotabile bidirezionale per le linee attestato all'area centrale anche al fine di alleggerire l'impatto dei mezzi sul tessuto viario;</li> <li>• prevedere interventi infrastrutturali sugli impianti tranviari del centro al fine di aumentare la regolarità e frequenza del servizio tranviario, in primo luogo il nuovo capolinea di via Armorari e la ristrutturazione degli impianti di via Orefici;</li> <li>• creare, in aggiunta agli esistenti capolinea di via Dogana e p.za Fontana, un nuovo capolinea per tram bidirezionali in p.za Missori e ristrutturare il capolinea di piazza Castello estendendolo sino a Cadorna a servizio dell'integrazione delle linee di superficie e metropolitane e dell'attestamento nell'area centrale delle linee tranviarie (T e di forza) descritte nei precedenti paragrafi.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

**Valutazione tecnica**

Lo schema proposto dal Piano per la rete tranviaria è il risultato di simulazioni modellistiche ed ha prodotto risultati positivi all'analisi costi/benefici. In ragione di ciò si ritiene che l'impianto ipotizzato, basato sull'identificazione di hub del trasporto pubblico ai margini dell'area centrale, adempia agli scopi di fluidificazione della rete senza comportare penalizzazione per l'utenza.

Le considerazioni relative all'uso di bidirezionali, al mantenimento di Dogana e Fontana, alla riqualificazione del nodo di Cantù (senza esplicito riferimento a via Orefici), sono già contenute nel Piano.

**Modifica proposta**

**Note**



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_19	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

## CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>La realizzazione del nuovo capolinea di Missori non deve essere sostitutiva del capolinea di via Dogana (più vicino ad M1) ma integrativa. Si può anche ipotizzare una ristrutturazione del capolinea di via Dogana come capolinea tronco ma, in questo caso, si perderebbe la possibilità di utilizzarlo anche per vetture monodirezionali, cosa molto utile in caso di perturbazioni dell'esercizio.</p> <p>Non è opportuno che la linea 12 venga attestata a Cadorna perché costituisce un importante collegamento nord-est che non va spezzato.</p> <p>Alla fine del capitolo proponiamo l'inserimento di un piccolo studio che ipotizza le ristrutturazioni degli impianti tranviari utili alla fluidificazione del transito delle vetture. Crediamo che sia opportuno inserirlo nel PUMS come esempio di interventi concretamente attuabili con spese non eccessive. Ci pare che, in questo caso, il rapporto costi/benefici sia particolarmente interessante. A completamento, proponiamo un possibile assetto della rete afferente al centro storico in coerenza con le osservazioni proposte.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La realizzazione dell'HUB di Missori, con adozione delle nuove vetture bidirezionali per un totale di circa 45 mezzi, consentirebbe ivi l'attestamento delle linee 15 e 24.</p> <p>Relativamente all'Hub di Cadorna, il capolinea delle rimanenti linee n. 4 e n. 12 può essere ricavato mediante la realizzazione di un anello tranviario che, proseguendo i binari già presenti in piazza Castello all'altezza di via Ricasoli, prosegue sino a via Minghetti e quindi in piazzale Cadorna, e quindi riallacciandosi ai binari già presenti in Foro Buonaparte.</p>	<p>La realizzazione del nuovo capolinea di Missori in aggiunta all'esistente capolinea di via Dogana, eventualmente ristrutturato, con l'adozione delle nuove vetture bidirezionali per un totale di circa 45 mezzi, consentirebbe l'attestamento delle linee 15 e 24. Relativamente all'Hub di Cadorna, il capolinea della rimanente linea 4 può essere ricavato mediante la realizzazione di un anello tranviario che, proseguendo i binari già presenti in piazza Castello all'altezza di via Ricasoli, proseguirebbe sino a via Minghetti e piazzale Cadorna, riallacciandosi ai binari già presenti in Foro Buonaparte. Per quanto concerne il terzo punto citato sopra, sarà necessario avviare degli interventi sulle infrastrutture tranviarie al fine di mantenere un'alta offerta di servizio tranviario verso il centro storico. E' necessario quindi un investimento sull'infrastruttura tranviaria che risolva i punti critici. Ci si riferisce in particolare a via Orefici, via Broletto e Lanza. Come premessa, è da rilevare che il centro storico (area della Milano Romana), coerentemente con le politiche di Area C, dovrebbe essere servito dal trasporto pubblico consentendo l'accesso solo al traffico privato locale. Ciò comporta, ogni volta che sia possibile, la</p>

	<p>separazione degli itinerari percorsi dal trasporto pubblico da quelli percorsi dal trasporto privato. Come esempio, sia pure con tutte le differenze del caso, si può citare quanto realizzato nel Comune di Cinisello Balsamo dove l'asse centrale del paese è percorribile interamente solo dal tram mentre il traffico privato percorre altri itinerari per accedere alle varie proprietà. Ciò ha fatto sì che il traffico di attraversamento non percorra più la via centrale di Cinisello. Lo stesso concetto dovrebbe essere applicato per la zona compresa tra p.za Missori Carrobbio - via Meravigli - via Broletto. Questi assi dovrebbero essere riservati al trasporto pubblico come area in cui sia consentito solo il traffico privato locale. La via Orefici si configura infatti come un vero e proprio "hub" centrale per il trasporto pubblico di superficie e le linee metropolitane 1 e 3. Per quanto riguarda via Orefici, è possibile posare un terzo binario in modo da poter avere, ai due estremi della via, due binari tranviari da impegnare in base alla direzione da prendere (vedi il successivo paragrafo "Ipotesi di ristrutturazione nodo di via Orefici"). Questa soluzione è stata già utilizzata con successo in p.za Lega Lombarda per le vetture dirette verso la periferia. Con un solo ciclo semaforico si ha la partenza contemporanea di due vetture per due diverse direzioni. La stessa soluzione, in analogia a quella citata di p.za Lega Lombarda, potrebbe essere attuata anche in l.go Greppi (Lanza M2) per le vetture dirette verso il centro (vedi il successivo paragrafo "Ipotesi di ristrutturazione nodo di Lanza"). Un simile sbinamento per le vetture dirette verso la periferia esisteva anche all'incrocio Broletto/Cusani/Dell'Orso ed è stato eliminato causando perditempo inutili. Potrebbe essere il caso di ripristinarlo (vedi il successivo paragrafo "Ipotesi di ristrutturazione nodo Broletto/Cusani"). Con questi interventi migliorativi si potrebbe mantenere un alto livello di servizio, evitando le rotture di carico tanto sgradite agli utenti. Una ipotetica ristrutturazione della rete nella zona centrale potrebbe essere la seguente. Linea 1: p.za Castelli - Greco. Linea 2: p.za Bausan - pie Negrelli. Linea 4: l.go Cairoli / Cadorna - Niguarda. Linea 8: Duomo - Lorenteggio. Linea 12: Roserio — v.le Molise. Linea 14: Cimitero Maggiore - Gratosoglio. Linea 15: Duomo - Rozzano Linea 16: v.le Ungheria - p.le Perrucchetti (vedi ipotesi al punto 7.2.1.4). Linea 19: p.le Axum l.go Cairoli / Cadorna Linea 23: Lambrate - p.za Fontana. Linea 24: Duomo - Vigentino Linea 27: via Monte Velino — Roserio. Il</p>
--	---

	<p>capolinea di p.za Fontana (in posizione maggiormente decentrata rispetto alla metropolitana) verrebbe utilizzato solo dalla linea 23 (a basso carico) e da eventuali corse limitate della linea 16. Con questa soluzione la buona frequenza della nuova linea 16 sarebbe utile per realizzare gli obiettivi illustrati nel paragrafo relativo al ripristino del servizio tranviario tra De Angeli M1 e p.le Perrucchetti (vedi punto 7.2.1.4). Per quanto riguarda la nuova linea 27, mantenendo la stessa frequenza del 16 attuale, si avrebbe una lieve riduzione di circa 1/2 minuti sul ramo Centro-Roserio (attuale 19) compensata però dall'utilizzo di vetture tipo 4900, o similari, di maggiore capienza. Una siffatta linea sarebbe inoltre una diametrale importante visto che collegherebbe la zona di Porta Romana con la zona di piazza Firenze ed oltre. In via Orefici avremmo, come avviene ora ma con gli impianti potenziati come illustrato in seguito, il transito di 5 linee nei due sensi (2-12-14-16-27) ed il parziale transito in un senso della linea 8. Con la ristrutturazione proposta si manterrebbero due itinerari Nord-Sud (linee 2 e 14), un itinerario Est-Ovest (linea 16), un itinerario Nord-Est via Sempione/Monti/Cadorna (linea 27) ed un itinerario Nord-Est via Cenisio/Monumentale/Lanza (linea 12). Tenuto conto che gli impianti tranviari sono un patrimonio per la città che va correttamente mantenuto ed incrementato, un obiettivo del presente PUMS è far sì che vengano aumentati gli impianti e le connessioni tra le linee, utili soprattutto in caso di emergenza, in modo da avere una rete il più flessibile possibile. Di seguito vengono illustrate le soluzioni ipotizzate per ottenere la citata fluidificazione del traffico tranviario nel centro storico. Ipotesi di ristrutturazione nodo di via Orefici Nella figura seguente viene illustrata la ristrutturazione degli impianti tranviari volta ad agevolare il transito delle vetture lungo la via Orefici. Lo sbinamento della linea sia in direzione via Torino/Mazzini sia in direzione p.za Cordusio consente di far partire, con un solo ciclo semaforico, due vetture contemporaneamente per due direzioni diverse. Ciò aumenta notevolmente la capacità dell'infrastruttura, consentendo di smaltire agevolmente eventuali incolonnamenti di vetture. Come si vede in figura, è prevista la posa di un terzo binario. Nel tratto compreso tra p.za Cordusio e via Cantù, a causa della ridotta sezione stradale, il binario può essere previsto in promiscuo con il traffico privato, sull'esempio di</p>
--	--

	<p>quanto avviene in un tratto di via Legnano. E' da verificare se, con un leggero restringimento del marciapiede, sia possibile proteggere il binario mediante lo spostamento dell'attuale cordolo, lasciando una corsia di scorrimento di larghezza minima per il traffico privato (taxi e traffico locale). Nel tratto compreso tra via Cantù e via Torino, a causa della maggiore sezione stradale è senz'altro possibile la separazione con un cordolo della sede tranviaria dalla corsia per il traffico privato. Non è più previsto l'attuale raccordo tra via Cantù e via Orefici lato Cordusio in quanto sostituito dagli impianti di via Armorari/Cordusio che consentono l'istadamento per tutte le direzioni. Con questo impianto è possibile avere due capolinea: uno in via Cantù per l'asse di via Torino ed uno in via Armorari, con binario di sorpasso, per gli assi di via Torino, via Meravigli, via Broletto e via Manzoni. Nota: inserire la figura riportata nell'allegato 4 (Ristrutturazione degli impianti tranviari in zona via Orefici) Ristrutturazione degli impianti tranviari di l.go Greppi (Lanza M2) Nella figura seguente viene illustrata la ristrutturazione degli impianti tranviari volta ad agevolare il transito delle vetture in direzione centro al bivio di l.go Greppi (Lanza M2). Con questa soluzione, analoga a quella adottata con successo in p.za Lega Lombarda, è possibile far partire con un solo ciclo semaforico due vetture contemporaneamente per due diverse direzioni. Ciò è particolarmente necessario in questo punto poiché vi è la coesistenza della fermata e del semaforo. Con lo sbinamento è possibile far effettuare contemporaneamente la fermata a due vetture in modo che siano pronte a partire al primo ciclo semaforico utile. E' anche possibile, per un miglior utilizzo dell'impianto, pensare ad un'equa ripartizione delle linee sui due rami (ad esempio 12 e 14 in via Mercato, 2 e 4 in Foro Buonaparte/Cusani). Nel senso inverso (a parte la mancanza di spazio) non vi è la necessità di sbinare la fermata perché non vi è il semaforo. Una volta effettuata la fermata, il tram può partire immediatamente. Si può però anche qui ottimizzare il servizio spostando all'inizio della curva il punto di fermata in modo tale da avere la possibilità di far fermare due vetture contemporaneamente mediante la creazione di una "fermata sussidiaria". In Foro Buonaparte, nel tratto compreso tra via Lanza e via Beretta, resterebbe una corsia per il traffico privato diretto verso la periferia mentre il traffico privato diretto verso il centro da via Gadio percorrerebbe p.za</p>
--	---

	<p>Castello e via Lanza per poi ritornare su Foro Buonaparte o via Tivoli. Nota: inserire la figura riportata nell'allegato 5 (Ristrutturazione impianti tranviari in zona via Lanza) Ristrutturazione degli impianti tranviari in via Broletto/Cusani Nelle figure seguenti vengono illustrate le possibili ristrutturazioni degli impianti tranviari volte ad agevolare sia il transito delle vetture dirette verso la periferia sia il traffico privato all'incrocio tra via Broletto e via Cusani. In passato in questo punto vi era uno sbinamento dei binari che agevolava la svolta in via Cusani senza penalizzare le vetture dirette in via Ponte Vetro. Si tratterebbe di ripristinarlo con alcune modifiche. La prima soluzione è senz'altro realizzabile ma meno adeguata per raggiungere lo scopo. La seconda è più impegnativa ed andrebbe verificata con ulteriori rilievi precisi in loco. Nel primo caso l'impianto consentirebbe la compresenza di una vettura lunga (anche 35 metri) sul ramo verso via Ponte Vetro e di una vettura corta (circa 20 metri) sul ramo verso via Cusani. Nel secondo caso, con l'ulteriore arretramento dello scambio, si avrebbero due rami equivalenti adatti entrambi a vetture lunghe anche 35 metri. Per quanto riguarda la seconda soluzione, si tratterebbe di eliminare l'allargamento del marciapiede attualmente utilizzato come parcheggio di moto ed i posti auto precedenti in modo da situare lo scambio all'altezza del civ. 46 di via Broletto. I pedoni utilizzano già ora per il transito un portico ivi situato che potrebbe essere protetto da transenne. La seconda soluzione, oltre ad essere utilissima per la velocizzazione del traffico tranviario (partenza di due tram di ogni dimensione per due direzioni con il medesimo ciclo semaforico), sarebbe altrettanto utile per lo scorrimento del traffico privato che, in mancanza del tram, potrebbe impegnare la corsia verso via Ponte Vetro senza essere ostacolato da un eventuale tram che dovesse svoltare in via Cusani. Infatti sarebbe utile la realizzazione di questa corsia anche solo per il traffico privato pur mantenendo l'impianto tranviario attuale o attuando la prima soluzione. Essendo la via Broletto l'unico sfogo per il traffico proveniente da via Porrone, che deve essere in qualche modo gestito, la soluzione prospettata è sicuramente di interesse. Nota: inserire le due figure riportate nell'allegato 6 (Ristrutturazione degli impianti tranviari in zona vie Broletto/Cusani — ipotesi 1) e nell'allegato 7 (Ristrutturazione degli impianti</p>
--	---

	tranviari in zona vie Broletto/Cusani — ipotesi 2) Nota: modificare la Figura 7.14 (Assetto della rete portante del TPL all'interno di Area C) coerentemente con le osservazioni relative al punto 7.2.1.6
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

Lo studio proposto trae fondamento dalla volontà di riservare al solo mezzo pubblico tutte le vie centrali della città. Con tale assunto, risultano evidentemente proponibili interventi infrastrutturali per la stesura di nuovi binari e/o impianti tali da consentire collegamenti oggi preclusi e da favorire una presunta fluidificazione del traffico che può così consentire l'istituzione di linee lunghe e totalmente diametrali. L'amministrazione comunale intende invece proseguire con azioni di disincentivo dell'uso del mezzo privato soprattutto nelle aree centrali in modo progressivo temperando le diverse esigenze di mobilità della città. Pertanto le proposte avanzate non sono compatibili con gli schemi circolatori che il Piano garantisce.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
146_03	(Prassicoop Società Cooperativa) Carlo Legnani	450264/2017	09/10/2017 10:01:12

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Si propone, in alternativa al taglio di parte delle linee transitanti da Orefici, la realizzazione di un raccordo tranviario Grossi-Mengoni-Duomo-Mazzini per le linee 14 (Cimitero Maggiore-Vigentino) e 12 (Rosario-Molise) di circa 240 mt. di lunghezza al fine di mantenere i percorsi diametrali nord ovest/sud-est delle linee 12, 14, 16 e 19 e gli attestamenti delle linee 3 e 8 oltre al transito delle linee 1 e 2. (vedi allegato 2)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“..... Che le linee N 3 e il ramo nord-ovest della linea 14 vengano unificate” occorre inoltre modificare la figura 7.14	“.....Che le linee n°24 e il ramo nord-ovest della linea 14 vengano unificate mantenendo inoltre le linee diametrali 12-16 e 19 con utilizzo di veicoli da mt. 26 tipo Sirietto le linee potrebbero utilizzare gli itinerari Cordusio-Grossi-Mengoni-Duomo-Mazzini e Cordusio-Orefici-Mazzini.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il nuovo assetto di linee tram proposto dal piano, che rappresenta una delle possibili soluzioni in grado di assolvere alla volontà di alleggerire i passaggi tranviari in centro al fine di equiparare la domanda all'offerta regolarizzando linee spesso perturbate, è stato sottoposto a valutazione modellistica che ha portato ad un'analisi costi/benefici positiva. In merito alla proposta dell'osservante, di fondere l'attuale 24 con il ramo nord del 14, si evidenzia che, il prolungamento a Noverasco proposto dal PUMS per il 24, comporterebbe la creazione di una linea estremamente lunga.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_15	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.7 Taxi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>TAXI – NCC Alla pagina 167 il Pums individua alcune linee di indirizzo per il rilancio del ruolo del servizio Taxi; tra queste linee di indirizzo vi è la previsione di interventi economici da attribuire ai taxisti. Questa indicazione è motivata, sempre secondo il PUMS, da “un allargamento della platea di soggetti in concorrenza tra loro all’interno del mercato dei servizi di mobilità non di linea (taxi, car-sharing, car-pooling, NCC, nuove forme di mobilità tramite piattaforme tecnologiche)”. È bene sottolineare che gli NCC, indicati come potenziali soggetti in concorrenza con i taxisti, non sono affatto concorrenti dei taxisti. Infatti taxi e NCC forniscono due servizi completamente diversi tra loro ma non in concorrenza, perché anzi si tratta di due modalità di svolgimento dello stesso servizio. Lo prevede la legge 21 del 1992, dove infatti, all’art.1 comma 2 si legge: “Costituiscono autoservizi pubblici non di linea: a) Il servizio di taxi con autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale. b) Il servizio di noleggio con conducente e autovettura, motocarozzetta, natante e veicoli a trazione animale.” E poi, ancora, all’art 2 1: “Il servizio di taxi ha lo scopo di soddisfare le esigenze del trasporto individuale o di piccoli gruppi di persone; si rivolge ad una utenza indifferenziata; lo stazionamento avviene in luogo pubblico (...); e, all’art. 3 1: “Il servizio di noleggio con conducente si rivolge all’utenza specifica che avanza, presso la sede del vettore, apposita richiesta (...)”. Discorso analogo vale per le “nuove forme di mobilità tramite piattaforme tecnologiche” che, allo stesso modo degli NCC, non sono concorrenti dei taxi, ma strumenti per agevolare il servizio nel rispetto delle normative vigenti. L’utilizzo delle piattaforme tecnologiche è anzi previsto dalla legge 124, legge annuale per il mercato e la concorrenza – Gazzetta ufficiale 189 del 14/8/2017 commi 179 – 182., che prevede, tra l’altro, la delega al Governo di un decreto legislativo per la revisione della disciplina in materia di autoservizi non di linea, e che, tra, i criteri e principi prevede l’adeguamento dell’offerta dei servizi alle nuove forme di mobilità che si svolgono grazie ad applicazioni web che utilizzano piattaforme tecnologiche per l’interconnessione dei passeggeri e dei conducenti. Per questi motivi riteniamo che il PUMS debba riconoscere sia le attività relative al servizio taxi che quelle di NCC e che laddove vengano ipotizzati incentivi per i taxi, analogamente debbano essere ipotizzati incentivi anche per gli ncc.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare: “taxisti a fronte di un allargamento della platea di soggetti in concorrenza tra loro all’interno del mercato dei servizi di mobilità non di linea” (taxi, car-sharing, car-pooling, NCC, nuove forme di mobilità tramite piattaforme tecnologiche),	Dopo la frase: previsione di interventi economici per taxi, NCC, adeguamento dell’offerta dei servizi alle nuove forme di mobilità tramite piattaforme tecnologiche.

#### ESITO PROPOSTO



<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
<b>Valutazione tecnica</b> L'equiparazione è già garantita per norma (ad esempio per disciplina di regolamentazione degli accessi). Tuttavia avendo i servizi, obblighi diversi, non si ritiene accoglibile la richiesta di equiparare gli incentivi/esenzioni ad oggi concesse ai taxi.	
<b>Modifica proposta</b>	
<b>Note</b> - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_04	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.8 Sistemi innovativi: sistemi a guida automatica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
I lavori per la M4 stanno impattando violentemente sulla mobilità di un arco significativo della Cerchia dei Navigli. Il lungo periodo previsto per i lavori (almeno fino al 2022) richiede di valutare rapidamente provvedimenti straordinari - transitori o già orientati su prevedibili sviluppi - per ridurre gli ingorghi che si formano e non penalizzare ulteriormente ambulanze, mezzi pubblici e residenti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Nella tratta dell'arco di Cerchia dei Navigli compreso fra Via Carducci e Largo Augusto, i lavori di scavo per la linea metropolitana M4 comportano forti penalizzazioni alla mobilità, in particolare di ambulanze dirette al Policlinico, mezzi pubblici e residenti. Per evitare anche il peggioramento della qualità dell'aria è necessario trovare una soluzione adeguata di riorganizzazione della mobilità dell'area almeno fino alla chiusura dei cantieri, oggi prevista al 2022 (ad esempio con una modifica parziale ai confini dell'Area C, oppure con la creazione di una ZTL nei giorni feriali). Questi provvedimenti potrebbero essere transitori o già orientati verso prevedibili sviluppi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione fa riferimento ad una situazione di cantiere attiva rispetto alla quale il PUMS non ha competenza in quanto indica una pianificazione di medio-lungo periodo.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
055_01	(Coordinamento Aziende e Associazioni) Presidente - Alessandra Bottacin	452570/2017	07/10/2017 20:11:06

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.9 Città senza barriere	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Sicurezza per anziani e disabili

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	E' importante considerare l'abolizione delle barriere architettoniche alla stazione di Milano Centrale e in tutte le stazioni. Le barriere introdotte a Milano Centrale non servono a nulla ed impediscono l'acquisto di merce ai negozi e l'impossibilità di recarsi in cappella o negli uffici.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Garantire l'accessibilità dei disabili nelle stazioni ferroviarie rientra tra le strategie e gli obiettivi tendenziali del PUMS: l'osservazione non è quindi in contrasto con quanto già scritto nel Documento di Piano. Tuttavia, per la programmazione degli interventi si rimanda ai piani di dettaglio.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_10	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.9 Città senza barriere	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Come da testo da inserire

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
In questa prospettiva lo scenario di PUMS propone alcune azioni prioritarie di seguito dettagliate	“In questo scenario, al di là degli indirizzi e delle mere ipotesi di specifiche azioni, è essenziale che l'amministrazione si assuma, con specifiche delibere, impegni certi atti a garantire l'accesso a ogni tipo di disabilità sui mezzi pubblici”

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'accessibilità totale dei mezzi pubblici per i disabili rientra tra le strategie e gli obiettivi tendenziali del Piano: l'osservazione non è quindi in contrasto con quanto scritto nel Documento di Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_11	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.9 Città senza barriere	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 1 individua come prioritaria la sicurezza dei pedoni e della mobilità delle persone con difficoltà (persone anziane; persone diversamente abili motorie, carrozzine neonati) da favorire attraverso utilità strutturali, come attraversamenti a livello paritario dei marciapiedi e vie nelle quali il pedone circola nell'area stradale, con precedenza rispetto ai veicoli

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire in coda al sottoparagrafo intitolato "Città sicura e senza barriere" quasi al termine di pag.173	"Al fine del miglioramento della mobilità pedonale e dell'accessibilità delle persone con difficoltà, vanno individuate tutte le azioni utili all'allargamento dei marciapiedi e per la costruzione di attraversamenti in quota dei marciapiedi stessi; vanno altresì individuate vie con precedenza di utilizzo da parte dei pedoni rispetto ai veicoli (velocità a passo d'uomo); vanno protetti gli attraversamenti pedonali attraverso segnalazioni luminose orizzontali e altra segnaletica apposita, nonché avvisi di attenzione e pericolo per i veicoli"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il miglioramento della mobilità pedonale e dell'accessibilità per persone con difficoltà rientrano tra le strategie e gli obiettivi tendenziali del Piano: l'osservazione non è quindi in contrasto con quanto scritto nel Documento di Piano. Per la programmazione degli interventi si rimanda ai piani di dettaglio.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_12	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.9 Città senza barriere	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Secondo il Municipio 1, come da deliberazione n°9 del 7/03/2017, l'utilizzo di tram a pianale ribassato deve essere oggetto di una riorganizzazione che premi, a parità di capienza, un modello "misto", passando da linee interamente accessibili poiché servite esclusivamente da Sirio/Siriotti VS linee inaccessibili, ad un sistema di linee servite sia da jumbo tram che da Siriotti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire in coda al sottoparagrafo intitolato "Veicoli di superficie a pianale ribassato".	"E' necessario migliorare l'accessibilità delle linee tranviarie servite da jumbo-tram classici, attraverso l'integrazione con mezzi modello "4900 revamping", "sirio" e "siriotti", anche in sottrazione a linee interamente servite da questo tipo di vetture, segnalando tramite le opportune app telefoniche, i tempi di attesa (da pianificare con regolarità) di questo tipo di vetture." ...

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Al paragrafo 7.2.1.9 il Piano stabilisce quale criterio fondante del rinnovo del parco mezzi, la scelta di veicoli a pianale ribassato o comunque adatte all'utilizzo da parte di utenti con disabilità.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_05	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.9 Città senza barriere	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Rafforzamento del trasporto pubblico di superficie

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	In ragione della necessità di tutelare le fasce di utenza più fragile (anziani e portatori di handicap) si propone che tutti i nuovi acquisti di tram e autobus siano orientati verso mezzi a pianale ribassato.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Al paragrafo 7.2.1.9 il Piano stabilisce quale criterio fondante del rinnovo del parco mezzi, la scelta di veicoli a pianale ribassato o comunque adatte all'utilizzo da parte di utenti con disabilità.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_06	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.9 Città senza barriere	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Eliminazione barriere architettoniche: Si chiede che venga programmato il completamento degli scivoli di accesso ai marciapiedi posti agli incroci che presentano ancora oggi numerose mancanze in tutta Milano con verifica della percorribilità attuata dai tecnici comunali ponendosi nelle stesse condizioni dei disabili, cioè sopra una carrozzella.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
La realizzazione di scivoli di accesso ai marciapiedi, presso le intersezioni, per disabili e carrozzine rientra tra le strategie e gli obiettivi tendenziali del PUMS: l'osservazione non è quindi in contrasto con quanto scritto nel Documento di Piano. Per la programmazione degli interventi si rimanda ai piani di dettaglio. Le verifiche della percorribilità degli scivoli, di competenza dei progettisti, verranno effettuate secondo le norme vigenti.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_07	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.2.1.9 Città senza barriere	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Eliminazione barriere architettoniche: Si chiede che il Pums ponga come prioritaria, rispetto a qualunque altro intervento, la realizzazione degli scivoli marciapiede mancanti agli incroci e la verifica dei percorsi per disabili e carrozzine

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La realizzazione di percorsi accessibili per disabili e carrozzine rientra tra le strategie e gli obiettivi tendenziali del Piano: l'osservazione non è quindi in contrasto con quanto scritto nel Documento di Piano. Per la programmazione degli interventi si rimanda ai piani di dettaglio.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_03	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1 Visione Zero Rischio	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
A Milano gli ultimi incidenti mortali hanno visto coinvolti utenti leggeri (pedoni, ciclisti) e camion - in molti di questi casi il problema principale è stato il cosiddetto "angolo cieco".

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	In considerazione dei gravi fatti di cronaca degli ultimi mesi e dell'impegno assunto dal Comune di Milano con l'adesione, nel 2012, al manifesto "Salva i ciclisti", saranno emanati provvedimenti che prevedano l'obbligo per gli autoarticolati (e tutti i veicoli di grandi dimensioni caratterizzati dalla presenza del cosiddetto "angolo cieco") che entrano in città di essere dotati di sensori, allarmi sonori che segnalino la svolta, specchi supplementari e barre di sicurezza a protezione e tutela di ciclisti e pedoni.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le linee di indirizzo del Piano, tuttavia non è possibile inserire un'indicazione che necessita della preventiva modifica di norme nazionali.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
093_01	(Municipio 3) Deliberazione del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017	465694/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1 Visione Zero Rischio	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>1. MODERAZIONE DELLA VELOCITÀ: la necessità di ridurre la velocità veicolare in alcuni ambiti più sensibili potrebbe essere soddisfatta dall'attuazione di diverse aree a velocità limitata, con o senza interventi strutturali dipendentemente dalle valutazioni tecniche caso per caso. Si ritiene quindi necessario trasformare in zone 30 tutti gli ambiti con presenza di scuole, servizi pubblici (Ast, Ospedali, uffici postali, uffici comunali) laddove struttura e morfologia delle strade lo rendano già possibile e programmare gli interventi strutturali necessari per introdurre tale provvedimento dove non sarebbe al momento attuabile.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Riguardo alla richiesta, il PUMS prevede già quanto possibile rispetto alla scala del piano: la proposta della città 30; l'ampia individuazione di zone 30 (che abbraccia l'intera cerchia filoviaria nonché ambiti specifici) definite in base a criteri che contemplano la presenza di funzioni pubbliche ed elevata domanda di spostamenti pedonali, la presenza di traffico; la definizione dei piani per la mobilità scolastica. Si ritiene che non sussistano le condizioni per apportare ulteriori specificazioni all'interno del PUMS.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_04	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.1 Classificazione della rete stradale per favorire maggiore sicurezza	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
SE è vero che la priorità devono essere sempre la salute e la sicurezza dei cittadini, e se è vero - come affermato nel Pums - che i 30 km all'ora sono il limite di sicurezza, allora tutte le altre necessità devono essere considerate secondarie rispetto alla priorità, pertanto i 30 km all'ora devono diventare il limite massimo di velocità in tutte le strade della città dove è possibile la presenza di pedoni. Diversamente nel Pums dovrebbe essere specificato, per esempio, che la sicurezza delle persone viene dopo le necessità del trasporto pubblico.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La limitazione della velocità in ambito urbano è pertanto ovunque potenzialmente giustificata e può essere adottata laddove l'importanza della strada, nella gerarchia della classifica di rete (es. strade primarie) e altre funzionalità particolari (es. presenza di trasporto pubblico) non siano in contrasto con il senso del provvedimento. La costruzione della Città 30, in un disegno strategico di sistema, indirizza l'attuazione della classifica funzionale della rete stradale alla progressiva attuazione di strade con limiti di velocità in tutte le strade classificate come rete locale e laddove non si manifestino interferenze con la presenza del trasporto pubblico.	La limitazione della velocità in ambito urbano pertanto può essere adottata ovunque.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Contrariamente all'interpretazione riportata nella motivazione, i limiti posti all'estensione del limite di velocità a 30 km/h indistintamente a tutte le strade urbane si pongono quale cautela ai fini della sicurezza delle utenze deboli e di tutti gli utenti della strada: poiché la norma prescrive specifiche geometrie alle diverse gerarchie della rete stradale, e poiché tali geometrie sono definite in ragione delle velocità concesse ai veicoli, sulle strade che oggi abbiano classifica superiore a quella della strada locale, il limite dei 30 km/h potrà essere applicato a condizione che esistano le opportune condizioni di

sicurezza; il raggiungimento di opportune condizioni di sicurezza potrebbe anche richiedere adeguamenti di tipo strutturale. Analogamente, e sempre in virtù della necessità di verificare le condizioni di sicurezza, rispetto alle geometrie, è da verificare, laddove le strade siano interessate da linee di trasporto pubblico, che gli spazi necessari alla circolazione degli stessi nonché dei raggi di curvatura alle intersezioni, garantiscano la possibilità di far rispettare il limite di velocità imposto ai veicoli motorizzati e adeguate condizioni di visibilità a tutti gli utenti.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_13	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.1 Classificazione della rete stradale per favorire maggiore sicurezza	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La fluidificazione del traffico rappresenta in ogni caso un modo per ridurre fenomeni di incidentalità ad esso legata.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire al sottoparagrafo intitolato "in sintesi il PUMS propone:	"Favorire "la fluidificazione del traffico anche implementando meccanismi di semaforizzazione cd. "intelligente", come l'onda verde e i semafori a rilevazione di autoveicoli, per il traffico privato e i semafori a chiamata per il trasporto pubblico locale, definendo tempi di attuazione delle misure in compartecipazione con i Municipi, cui spetta il compito di individuare ambiti prioritari su cui intervenire"

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta si riferisce ad interventi di regolamentazione del traffico i quali non afferiscono alla scala del PUMS. Il modello di partecipazione alle scelte progettuali è inoltre definito in altra parte del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
110_01	Giovanni Gronda	455799/2017	09/10/2017 11:52:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Da oltre 10 anni viene proposta e in parte confermata dal Consiglio di Zona 7 e dall'amministrazione la necessità di realizzare un corridoio ciclabile protetto lungo l'asse via Forze Armate-Trivulzio-Via Marghera, per collegare tramite il parco delle cave la cintura dei parchi ovest (da Via Cancano) con il centro di Milano (dal Parco Pallavicino) tramite la già esistente ciclabile che da Pagano porta al parco Sempione; L'idea è stata in parte realizzata nel 2011 con la realizzazione di un pezzetto di ciclabile accanto al campo militare della caserma Santa Barbara con diversi problemi (prima di tutto la sosta abusiva su un lato e secondariamente la poca protezione del ciclista nei tratti più veloci).</p> <p>Dare maggior risalto nel PUMS all'importanza che avrebbe una ciclabile sull'asse Baggio-Centro è di vitale importanza per la città e per il municipio 7.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>La riqualificazione dello spazio pubblico può riguardare la riorganizzazione della fascia laterale di sosta infatti, pur non essendo prevista l'eliminazione della sosta su strada, è possibile sostituire alcuni stalli, con parcheggi per velocipedi e con elementi di verde, nonché con elementi di arredo fruibile, quali ad esempio dehors, panchine, ecc. Anche dove sia presente il trasporto pubblico a guida vincolata dovrà essere garantita il più possibile la permeabilità pedonale e quindi gli interventi di messa in sicurezza, non dovranno costituire una barriera invalicabile per i pedoni.</p> <p>Rientrano in tale categoria, in via prioritaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> corso Buenos Aires;</li> <li><input type="checkbox"/> viale Espinasse.</li> <li><input type="checkbox"/> viale delle Forze Armate;</li> </ul>	<p>La riqualificazione dello spazio pubblico può riguardare la riorganizzazione della fascia laterale di sosta infatti, pur non essendo prevista l'eliminazione della sosta su strada, è possibile sostituire alcuni stalli (e la sosta abusiva su marciapiede ampiamente presente ad esempio in via Forze Armate), con parcheggi per velocipedi e con elementi di verde, nonché con elementi di arredo fruibile, quali ad esempio dehors, panchine, ecc e con il completamento della pista ciclabile lungo la via Forze Armate (dal Parco delle Cave fino al contesto di via Marghera). Anche dove sia presente il trasporto pubblico a guida vincolata dovrà essere garantita il più possibile la permeabilità pedonale e quindi gli interventi di messa in sicurezza, non dovranno costituire una barriera invalicabile per i pedoni. Rientrano in tale categoria, in via prioritaria: • corso Buenos Aires; • viale Espinasse. • viale delle Forze Armate;</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>

Si chiede di integrare un testo di carattere generale mediante l'introduzione di specifiche indicazioni localizzative. Inoltre le integrazioni richieste sono di estremo dettaglio e pertanto non coerenti con la programmazione indicata.

***Modifica proposta***

***Note***



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_17	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>STRADE LOCALI INTERZONALI Si richiede di stralciare Corso Buenos Aires dall'elenco delle Strade Locali Interzonalie come via prioritaria poiché la via è già stata di recente oggetto di un significativo intervento di riqualificazione volto a migliorare la fruibilità pedonale dell'asse. I motivi per i quali non si ritiene necessario inserirla tra gli interventi prioritari sono quelli già espressi nelle osservazioni riguardanti " le zone a traffico pedonale privilegiato e itinerari pedonali" e "la mobilità ciclistica" (itinerari a traffico ciclistico privilegiato).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Strade locali interzonalie (...) Rientrano in tale categoria, in via prioritaria: • corso Buenos Aires; ELIMINARE • viale Espinasse. • viale delle Forze Armate; • via Ludovico il Moro; • via Ornato; • via Padova; • corso Sempione; • via Suzzani;</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
<p>Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span></p>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>La motivazione addotta che cita: "poiché la via è già stata di recente oggetto di un significativo intervento di riqualificazione volto a migliorare la fruibilità pedonale dell'asse" non è rilevante ai fini della richiesta di variazione del testo il quale per le strade locali interzonalie non prevede significativi interventi di riqualificazione ma interventi di: "riorganizzazione della fascia laterale di sosta infatti, pur non essendo prevista l'eliminazione della sosta su strada, è possibile sostituire alcuni stalli, con parcheggi per velocipedi e con elementi di verde, nonché con elementi di arredo fruibile, quali ad esempio dehors, panchine, ecc. Anche dove sia presente il trasporto pubblico a guida vincolata dovrà essere garantita il più possibile la permeabilità pedonale e quindi gli interventi di messa in sicurezza, non dovranno costituire una barriera invalicabile per i pedoni".</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_18	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>STRADE LOCALI Si chiede l'Inserimento di via Gian Giacomo Mora tra l'elenco delle strade locali in via prioritaria. La via necessita di un intervento di riqualificazione orientato al miglioramento della fruibilità pedonale e al rallentamento del traffico viabilistico di attraversamento intervenendo anche sugli elementi di arredo. Confcommercio Milano ha già avviato con gli uffici comunali competenti alcune riflessioni su indicazione delle attività commerciali che chiedono un miglioramento qualitativo dello spazio urbano della via. Per quanto riguarda via Vigevano si puntualizza che vista la considerevole concentrazione commerciale e la presenza di importanti linee tranviarie la via deve mantenere il libero accesso delle auto e la sosta blu a rotazione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Strade locali (...) Rientrano in tale categoria, in via prioritaria:</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• via Casoretto; • via Celoria; • via Colombo; • via Farini; • piazza F.lli Bandiera; • via Fratelli Zoia; • via Friuli; • corso Genova; • vie Lavater/Morgagni/Bacone; • via Lazzaretto; • vie Lecco/Benedetto Marcello; • via Ovada; • via Pacini; • via Pascoli; • via Pisacane; • via Ripamonti; • corso San Gottardo; • via Solari; • via Tolstoj; • via Varesina; • via Vigevano ( la via deve mantenere la viabilità veicolare senza limiti temporali e la sosta blu a rotazione); • via Washington. • Via Gian Giacomo Mora</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Via Gian Giacomo Mora non è indicata fra gli interventi prioritari in quanto ha caratteristiche geometriche che differiscono da quelle delle strade indicate in elenco: strade caratterizzate da una sezione stradale sovradimensionata rispetto alla classifica funzionale.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_19	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
NODI PRIORITARI Si richiede l'inserimento tra i nodi pericolosi da mettere in sicurezza di due incroci particolarmente critici e pericolosi. L'incrocio di Viale Abruzzi con via Plinio, via Noè e via Maiocchi, benchè oggetto di recente riqualificazione, rappresenta, allo stato attuale, un nodo viabilistico di grande pericolo (luogo di frequenti incidenti) poco fruibile sia per le auto che sia per i pedoni. Potrebbero essere opportuni interventi sul posizionamento della segnaletica preventiva di avvicinamento all'incrocio, al fine di sottolineare le manovre/ svolte consentite. L'incrocio di via Casoretto e di via Accademia costituisce invece un attraversamento pericoloso per i pedoni.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il PUMS individua quali ambiti prioritari di intervento i seguenti nodi urbani e piazze:	(...) • Viale Abruzzi- via Plinio- via Maiocchi- via Noè • Via Casoretto- via Accademia

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il nodo indicato non è presente fra gli interventi prioritari in quanto ha caratteristiche geometriche che differiscono da quelle dei nodi indicati in elenco e oggetto di pianificazione: si tratta di nodi strategici delle rete stradale o del trasporto pubblico.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_05	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
L'attraversamento pedonale di via Tabacchi/Balilla presenta delle criticità non risolte, dovute all'intenso traffico, alla velocità degli automezzi provenienti in entrambi le direzioni e alla svolta a sinistra da via Tabacchi in via Balilla. La pericolosità è stata segnalata più volte dai cittadini e resa più evidente nelle ore di ingresso e di uscita di bambini non accompagnati e ragazzi dalle scuole di via Tabacchi e di via Gentilino. Solo per la scuola primaria Gentilino è previsto il servizio di sorveglianza della Polizia Municipale. E' quindi fondamentale la realizzazione dei manufatti necessari a garantire la sicurezza e ad incrementare la reciproca visibilità tra pedone e conducenti dei veicoli in corrispondenza dell'attraversamento, con l'adeguamento dell'illuminazione e della segnaletica.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Rientrano in tale categoria, in via prioritaria: (strade di quartiere)	<ul style="list-style-type: none"> <li>via Tabacchi/Balilla: mettere in sicurezza l'attraversamento pedonale tramite impianto semaforico a chiamata o segnale di STOP prima dell'incrocio, se previsto dal Codice della Strada</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta è di estremo dettaglio e pertanto non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_06	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Tenuto conto che, la via Vivarini come pure la via Giulio Carcano, site in un contesto urbano da anni interessato a una riqualificazione dell'area privata ex fabbrica pericolante e abbandonata, valutato che la via Giuseppe Meda, è stata oggetto nel tratto di strada che va da Via Meda 47 a Via meda 57, a una riprogettazione di parcheggio da entrambi i lati con spostamento della sosta a metà tra il marciapiede e la carreggiata, visto la proposta del PUMS di offrire più spazio per la convivialità, l'incontro, il passeggio e individuare punti di incontro in cui ci si possa sedere per riposarsi e fruire dell'animazione della strada; inserire alberi anche in vaso e incentivare la cura del verde da parte dei residenti. Si richiede l'inserimento nelle priorità della via Vivarini, della via Giulio Carcano e della via Giuseppe Meda.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Rientrano in tale categoria, in via prioritaria: (strade di quartiere)	• Via Vivarini • Via Giulio Carcano • Via Giuseppe Meda

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non interpreta correttamente il testo che chiede di integrare poiché le vie Vivarini e Carcano e via Meda non sono indicate dal PUMS come strade di quartiere.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_15	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Gli interventi in via Virgilio Ferrari su modalità di percorrenza e misure di sicurezza si rendono quanto più necessari alla luce degli incidenti, anche mortali, verificatesi negli ultimi tempi, segnatamente all'incrocio con via Campazzino. In tale quadro va considerato il previsto incremento di percorrenza di numerosi camion diretti alla nuova sede della ditta Cormet (rifiuti industriali e speciali- smaltimento e trattamento).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
dopo l'elenco che include via Virgilio Ferrari ...	Verifica urgente e prioritaria di tutte le modalità di percorrenza in via Virgilio Ferrari alla luce dei recenti, ripetuti sinistri e del prossimo incremento di traffico a carico di mezzi pesanti sulla bretella stessa.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Via Ferrari è già indicata tra gli interventi di riqualificazione (cfr cap 7.32 - versante sud est della città) le priorità di attuazione saranno definite, ad approvazione del PUMS, durante la fase attuativa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_23	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
L'attraversamento pedonale del ponticello sul naviglio Pavese (in prossimità di via Imperia) situato in via Ascanio Sforza, all'altezza del civico n. 81/A è causa di rischi e costituisce fattore di elevata pericolosità in entrambe le direzioni. A seguito di vari incidenti gravi, di cui uno mortale, i cittadini hanno presentato petizioni di firme e in Municipio in data 8 giugno 2017 è stata approvata all'unanimità una mozione in merito.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Si chiede di prevedere con urgenza la messa in sicurezza mediante adeguate tecniche dell'attraversamento pedonale in via Ascanio Sforza, in prossimità del civico n. 81/A tramite installazione di apposito segnalatore semaforico a chiamata.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta è di estremo dettaglio e pertanto non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	INSERIRE nell'elenco delle zona 30 km/h: • Via Pisacane • Piazza F.lli Bandiera

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Via Pisacane e via Fratelli Bandiera sono già previste nell'elenco delle strade locali oggetto di riqualificazione. ( cfr cap 7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi). Sono inoltre comprese all'interno del perimetro della zone 30 cerchia filoviaria.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_06	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Inserire dopo "Il PUMS individua quali ambiti prioritari di intervento i seguenti nodi urbani e piazze:" PIAZZA NAPOLI

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Piazza Napoli ricade, ai fini della riqualificazione, all'interno delle Zone 30 previste dal PGTU e ratificate dal PUMS. Non si ritiene di accogliere l'osservazione perché inserire piazza Napoli anche nell'elenco dei nodi da riqualificare risulterebbe essere ridondante.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
063_04	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Per migliorare le condizioni di sicurezza stradale e contribuire alla ulteriore riduzione delle emissioni, introdurre il limite di velocità a 30 km/h esteso all'intero settore urbano gestito con il sistema charging (Area C).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
L'attuazione delle Zone 30 entro la Cerchia Filoviaria potrà avvenire a cominciare dall'istituzione del provvedimento nell'ambito più interno corrispondente alla rete iscritta entro la Cerchia dei Bastioni, dove il vigente provvedimento di Area C è stato	L'attuazione delle Zone 30 entro la Cerchia Filoviaria potrà avvenire a cominciare dall'istituzione del provvedimento nell'ambito più interno corrispondente alla rete iscritta entro la Cerchia dei Bastioni, dove il vigente provvedimento di Area C è stato supportato dal potenziamento dell'offerta di trasporto pubblico e dalla regolamentazione della sosta su strada, anch'essa rimodulata per supportare la politica di pricing degli accessi. L'anticipazione del provvedimento in questo ambito (AreaC Zona 30) dovrà avvenire entro 6 mesi dalla approvazione del PUMS.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie l'osservazione perché non coerente con la struttura del capitolo cui la richiesta di modifica fa riferimento. La definizione dei costi e fasi attuative è definita nel capitolo 9.2 nell'ambito del quale, la tabella relativa alla classe di azione Zone 30 pone la Realizzazione della Zona 30 entro la cerchia filoviari in prima fase di attuazione. Si sottolinea inoltre che la Zona 30 cerchia dei Bastioni è compresa entro la cerchia filoviaria e il testo oggetto di osservazione già indica che il processo attuativo di tale previsione dovrà avere luogo a cominciare dalla realizzazione degli interventi entro la Cerchia dei Bastioni.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
022_01	(Comitato Quartiere Grigioni) Emanuele Villa	457944/2017	04/10/2017 12:31:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria. Richiesta di inserimento del QUARTIERE GRIGIONI zona Corvetto (Via Martinengo, Via Rosselli, Via Veneziano, Via Codogno, Via del Castagno, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Val Passiria,...) all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Il quartiere ha già alcune vie con divieto dei 30km/h. Via Martinengo è contenuta nel PUMS e individuata per diventare a divieto dei 30km/h. Tale via appartiene al quartiere Grigioni. Il quartiere si presta molto bene a diventare ZONA30 rispettando gli indicatori segnalati (pag191/374 del Documento di Piano) di densità abitativa, di popolazione scolastica, di traffico in rete locale, di intersezioni recidive.....Osservando la Tavola 3_Moderazione del Traffico viene evidenziato una zona gialla "ZONA 30 DI PROGETTO" in corrispondenza della Via Martinengo. Potrebbe proprio essere quella la zona oggetto di questa osservazione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
MARTINENGO pag 195/374	QUARTIERE GRIGIONI

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non è sufficientemente motivata e definita: i punti di sospensione non consentono di individuare con precisione il perimetro cui si riferisce. Non è motivata la richiesta circa la modifica del nome della zona 30 chiamata Martinengo nel PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_02	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>ZONE 30 Quando vengono formulate scelte, applicazioni, o sperimentazioni riguardanti aree della città come le zone 30 caratterizzate da concentrazioni di attività commerciali e di servizio, si ritiene necessario il coinvolgimento delle Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla legge n. 580/1993 e successive modifiche e integrazioni in rappresentanza degli interessi diffusi delle attività commerciali coinvolte dai provvedimenti, al fine di fornire indicazioni e contributi di settore per una migliore progettazione degli spazi della città oggetto di modifica. In fase di progettazione quindi riteniamo indispensabile che si tenga conto delle esigenze delle attività economiche, al fine di garantire loro piena operatività per un miglior contributo alla vivibilità dei luoghi.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Si ritiene pertanto utile avviare una fase di sviluppo progettuale da concordare tra tutti i soggetti competenti interessati (DC Mobilità, trasporti, Ambiente ed Energia, DC Polizia Locale e Sciruezza, ATM, CdZ ..... ) finalizzata a verificare le modalità di</p>	<p>Si ritiene pertanto utile avviare una fase di sviluppo progettuale da concordare tra tutti i soggetti competenti interessati (DC Mobilità, trasporti, Ambiente ed Energia, DC Polizia Locale e Sciruezza, ATM, CdZ, Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla legge n. 580/1993 e successive modifiche e integrazioni in rappresentanza delle imprese commerciali in caso di aree con presenze commerciali e di servizio ....) finalizzata a verificare le modalità di una sperimentazione, in ambiti specifici e vocati allo scopo, di soluzioni mirate ad ottimizzare la condivisione dello spazio pubblico tra mobilità ciclabile, pedonale, con i mezzi pubblici e con i mezzi di servizio anche allo scopo di facilitare i necessari adeguamenti del CdS a questo obiettivo.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

**Valutazione tecnica**

Il testo originale che si chiede di emendare è esplicitamente riferito all'impostazione di un processo di progettazione intersettoriale interno all'amministrazione. L'integrazione proposta, la quale richiede di citare nell'elenco anche soggetti privati, ne snaturerebbe il senso. E' comunque bene ricordare che la partecipazione, ovvero la condivisione del percorso di definizione degli interventi con cittadini e stakeholder è processo insito nel PUMS e pertanto tale modalità risulta diffusamente indicata all'interno del documento di Piano.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_07	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zona 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Nell'area compresa fra le vie Tabacchi, Balilla, Gentilino insiste un grande complesso scolastico, comprensivo di scuola dell'infanzia, scuola primaria, scuola secondaria di primo e di secondo grado, con fitta frequenza di bambini e ragazzi. Sulla via Tabacchi il traffico è caratterizzato da forte velocità e il Municipio 5, anche su richiesta dei cittadini, si è già interessato per garantire la sicurezza degli attraversamenti, richiedendo interventi specifici, al momento non ancora realizzati. L'ambito richiesto andrebbe in continuità con quello Bellezza - Sarfatti già previsto

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Sarfatti	Inserire con priorità in Area 30 le vie Tabacchi – Balilla –Gentilino, in continuità con l'ambito Bellezza-Sarfatti già previste nel PGTU .

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non ha correttamente interpretato i contenuti del PUMS. L'intera area della cerchia Filoviaria è classificato come Zona 30, pertanto l'ambito che si chiede di aggiungere risulta già compreso. Inoltre, l'elenco che completa il testo del sotto paragrafo "Zona 30 entro la cerchia filoviaria" elenca le Zone 30 già previste dal PGTU, pertanto, a maggior ragione, inserire il nuovo ambito indicato non avrebbe coerenza con quanto indicato nel testo originale del PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_16	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Sul tratto di via Bernardino Verro dall'incrocio con via Antonini a via Alamanni insistono tre presidi scolastici con folta frequenza di bambini, genitori e anziani, più il Cam Verro e i giardini di via Coari, nell'insieme ambiti ad alta e promiscua frequenza. In più la contestuale percorrenza sul tratto di cicli, motocicli automobili e camion determina il provvedimento a tutela della vivibilità e salute nonché della sicurezza dei cittadini.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Zone 30 esterne alla Cerchia filotranviaria dove si indica generacemente Vigentino è necessario specificare: Inserire con priorità in area 30 la via Bernardino Verro nel tratto che parte dall'incrocio con via Antonini fino a via Alamanni: la segnalazione zona 30 si richiede per la presenza diretta e su strade immediatamente contigue di tre presidi scolastici: via Antonini (elementari), via Comisso (nido), via Cuore Immacolato di Maria (materna). Negli ultimi anni l'area è stata interessata con successo dall'iniziativa Pedibus, sperimentazione alternativa per raggiungere la scuola, raccomandabile in presenza di misure a tutela come la zona 30.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le strade indicate sono tutte comprese entro il perimetro delle Zone 30 indicate con il nome di Morivione (in attuazione) e Vigentino (di progetto). Non è compresa all'interno di tali perimetri via Comissa, ciò è dovuto al fatto che si tratta di una strada a fondo cieco già regolamentata con limite di velocità a 30 all'ora in corrispondenza dell'ingresso all'edificio scolastico.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
122_01	Lorenzo Canali	455800/2017	09/10/2017 12:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Zona 30 nell'area compresa tra Corso sempione, via Cenisio, via Procaccini • la zona circoscritta nell'area è un quartiere storico con molte abitazioni e vie strette • si creerebbe un'isola ambientale compresa tra corso Sempione (che ha breve diventerà oggetto di riqualificazione), in continuità con la zona 30 di Paolo Sarpi ma che non andrebbe ad incidere con la via ad alto scorrimento Cenisio, • all'interno dell'area vi sono diverse scuole • un ospedale, il Buzzi • eccetto che in via Piero della Francesca non vi sono mezzi pubblici che subirebbero un notevole rallentamento, anche in via Piero della Francesca la velocità degli autobus è comunque modesta, in quanto la via è stretta e spesso interessata da fenomeni di parcheggio irregolare che costringe al rallentamento i mezzi pubblici • all'interno dell'area interessata vi sono i giardini di p.zza Gerusalemme, molto frequentati dai bambini del vicino plesso scolastico e nelle immediate vicinanze vi è piazza Gramsci che potrebbe beneficiare del ruolo di collante tra l'area di Paolo Sarpi e la nuova zona 30 • tra i luoghi di interesse vi è la Fabbrica del Vapore che potrebbe beneficiare di un flusso meno pesante di traffico e più pedonale • all'interno dell'area vi sono numerosi negozi che potrebbero beneficiare di un minore flusso automobilistico e più pedonale</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Entro il perimetro della Zona 30 relativa alla Cerchia Filoviaria sono presenti i seguenti ambiti programma del PGTU, che restano in via prioritaria confermati:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bellezza;</li> <li>• Colletta;</li> <li>• Conservatorio;</li> <li>• Damiano Chiesa;</li> <li>• Fiamma;</li> <li>• Isola;</li> <li>• Morosini;</li> <li>• Napoli;</li> <li>• Pisacane;</li> <li>• Sarfatti;</li> <li>• Washington.</li> </ul> <p>A queste zone è da aggiungersi Piero della Francesca e area circostante.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------



**Valutazione tecnica**

L'osservazione non ha correttamente interpretato i contenuti del PUMS in quanto l'elenco fa riferimento a quanto previsto dal PGU e quindi costituisce la riproposizione di ambiti specificamente individuati da tale strumento. Poichè, invece, l'intera area della cerchia Filoviaria è classificato come Zona 30, l'ambito che si chiede di aggiungere risulta già compreso nella programmazione del PUMS.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_07	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12.10.2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Zona 30 esterna alla Cerchia Filoviaria. Richiesta di inserimento del QUARTIERE FORLANINI e MONLUE' all'interno delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria. Nello specifico il quartiere è delimitato via marco bruto, via forlanini, via zante e via pecorini.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Nell'ambito indicato è già attiva una zona 30.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
140_01	(Municipio 9) Vice Presidente Commissione Mobilità - Aurelio Bizzotto	450584/2017	09/10/2017 10:29:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Per poter creare l'isola pedonale tra la via Chiasserini e via Bovisasca in corrispondenza della cascina San Mamete occorre procedere prima all'apertura di via Chiasserini con via Cascina dei Prati tramite via Cerkovo e poi deviare il traffico sulla nuova arteria. Di fatto la strada è quasi interamente costruita per cui mancherebbe solamente un piccolo tratto di strada da realizzare ed inoltre per la restante strada attualmente vi è un cancello che sbarra la via già asfaltata. Trattasi di un piccolo esproprio. In questo modo si consente di salvaguardare un immobile storico di notevole interesse comprendente una cappella e l'oratorio: luogo votivo sorto all'incrocio tra una strada militare romana di cui se ne parla già nel 1120 d.c.. Ciò consentirebbe di salvaguardare l'immobile dal traffico pesante che attualmente passa di fianco la struttura. Inoltre tale tratto stradale a doppio senso di marcia, essendo molto stretto, non consente di creare alcun marciapiede per il passaggio dei pedoni. Se tale tratto dovesse venir utilizzato a senso unico non risolverebbe comunque i problemi per la salvaguardia della struttura.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La regolamentazione della disciplina della circolazione non è coerente con la scala del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
141_03	(Comitato Quartiere Isola) Portavoce - Patrizia Airaghi	450171/2017	09/10/2017 09:54:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Come Comitato abbiamo studiato attentamente il Piano e abbiamo evidenziato innanzitutto che i parametri considerati dallo stesso si riferiscono agli anni 2012/13 e non possono quindi comprendere come oggettivi sia l'incremento abitativo che lo sviluppo commerciale e il conseguente traffico resisi evidentissimi a partire dal 2014. Per questo motivo dobbiamo segnalare con lettera le nostre osservazioni. Approfondendo lo studio abbiamo cercato di evidenziare alcune esigenze partendo dall'osservazione dell'oggi, ma tenendo ben presente quanto si prevede riguarderà lo sviluppo di Milano e del nostro distretto nei prossimi quindici anni (Corriere della Sera del 17/08/2015). Fermo restando la qualità e la varietà dell'offerta del Servizio Pubblico per la mobilità, il nostro quartiere abbisogna di interventi già da subito per supportare il cambiamento avvenuto e gestire la previsione dello sviluppo futuro. Ci permettiamo quindi di sottoporre il nostro lavoro agli Uffici preposti, pronti ad un confronto di approfondimento comune e condiviso, per giungere alla pianificazione degli interventi, alla determinazione delle loro priorità, modalità e tempistica di realizzazione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>VIABILITA' • Valutare la compatibilità del progetto Ponte Bussa e la sua chiusura al traffico con gli effetti derivanti per l'attraversamento del quartiere • Realizzare uno stop in Via Dal Verme in uscita su Minniti • Creare deterrente di accesso in senso contrario su via Garigliano</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>La richiesta fa riferimento ad un intervento inserito nello scenario di riferimento, ovvero ad un intervento che l'amministrazione ha assunto all'interno di un piano strategico relativo alla riqualificazione dell'ambito. Tuttavia, nelle fasi attuative potranno essere verificate puntualmente le assunzioni rispetto alla pedonalizzazione del cavalcavia.</p> <p>Per quanto riguarda la richiesta di apporre uno stop nella localizzazione indicata, nonché di modificare la disciplina della circolazione, essi non sono coerenti con la scala del PUMS.</p>

<b>Modifica proposta</b>

**Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
141_04	(Comitato Quartiere Isola) Portavoce - Patrizia Airaghi	450171/2017	09/10/2017 09:54:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Come Comitato abbiamo studiato attentamente il Piano e abbiamo evidenziato innanzitutto che i parametri considerati dallo stesso si riferiscono agli anni 2012/13 e non possono quindi comprendere come oggettivi sia l'incremento abitativo che lo sviluppo commerciale e il conseguente traffico resisi evidentissimi a partire dal 2014. Per questo motivo dobbiamo segnalare con lettera le nostre osservazioni. Approfondendo lo studio abbiamo cercato di evidenziare alcune esigenze partendo dall'osservazione dell'oggi, ma tenendo ben presente quanto si prevede riguarderà lo sviluppo di Milano e del nostro distretto nei prossimi quindici anni (Corriere della Sera del 17/08/2015). Fermo restando la qualità e la varietà dell'offerta del Servizio Pubblico per la mobilità, il nostro quartiere abbisogna di interventi già da subito per supportare il cambiamento avvenuto e gestire la previsione dello sviluppo futuro. Ci permettiamo quindi di sottoporre il nostro lavoro agli Uffici preposti, pronti ad un confronto di approfondimento comune e condiviso, per giungere alla pianificazione degli interventi, alla determinazione delle loro priorità, modalità e tempistica di realizzazione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>SICUREZZA • Ridisegnare la illuminazione in tutto il distretto con particolare attenzione a Via Pepe con l'uscita dalla stazione Garibaldi • Disegnare il sistema telecamere nei punti cruciali</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il potenziamento dell'illuminazione pubblica è fra gli interventi previsti dal PUMS (cfr cap. 7.3.1.1 "Scenario PUMS). La richiesta di indicare nel Documento il Piano di ridisegno della illuminazione pubblica negli ambiti specifici indicati nell'osservazione, non è congruente con la scala del Piano in quanto esso fornisce, per questa azione, l'indirizzo che dovrà essere seguito nelle successive fasi attuative. Per quanto riguarda la richiesta di disegnare il sistema di telecamere nei punti cruciali, non è possibile accogliere l'osservazione in quanto non è di competenza del Piano.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
141_06	(Comitato Quartiere Isola) Portavoce - Patrizia Airaghi	450171/2017	09/10/2017 09:54:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Come Comitato abbiamo studiato attentamente il Piano e abbiamo evidenziato innanzitutto che i parametri considerati dallo stesso si riferiscono agli anni 2012/13 e non possono quindi comprendere come oggettivi sia l'incremento abitativo che lo sviluppo commerciale e il conseguente traffico resisi evidentissimi a partire dal 2014. Per questo motivo dobbiamo segnalare con lettera le nostre osservazioni. Approfondendo lo studio abbiamo cercato di evidenziare alcune esigenze partendo dall'osservazione dell'oggi, ma tenendo ben presente quanto si prevede riguarderà lo sviluppo di Milano e del nostro distretto nei prossimi quindici anni (Corriere della Sera del 17/08/2015). Fermo restando la qualità e la varietà dell'offerta del Servizio Pubblico per la mobilità, il nostro quartiere abbisogna di interventi già da subito per supportare il cambiamento avvenuto e gestire la previsione dello sviluppo futuro. Ci permettiamo quindi di sottoporre il nostro lavoro agli Uffici preposti, pronti ad un confronto di approfondimento comune e condiviso, per giungere alla pianificazione degli interventi, alla determinazione delle loro priorità, modalità e tempistica di realizzazione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>INOLTRE • Avviare uno studio per la soluzione dell'accesso alle ferrovie di via Pepe sotto l'aspetto dell'abbattimento delle barriere architettoniche, prevedere un servizio car sharing all'uscita della Stazione • Avviare uno studio per la creazione di uno slargo alberato tra Boltraffio e Thaon de Revel al fine di creare una "Piazza" mancante in quella parte del distretto con modifiche alla viabilità al tratto Via Civerchio -Boltraffio -Thaon di Revel lasciando la viabilità alla sola via Thaon di Revel, favorendo un continuum con l'Isola tradizionale/Minniti fino a Piazza Spotorno.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Lo studio per la soluzione dell'accesso alle ferrovie non afferisce alla scala del PUMS: l'esatta individuazione dei servizi di car sharing, parimenti non afferisce alla scala del PUMS. Per quanto riguarda la richiesta di riqualificazione e modifica della viabilità, essa non risulta</p>

sufficientemente chiara: dal testo non si evince infatti la soluzione progettuale che si chiede di inserire nel PUMS.

***Modifica proposta***

***Note***

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
044_02	ELENA SIRONI	452607/2017	06/10/2017 16:06:06

### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Manca la previsione dell'asse nord-sud Certosa - Porta Romana, che dal Castello, passando dal Duomo, per piazza Missori, Corso di Porta Romana, Crocetta, e piazza Medaglie d'Oro, prosegue lungo il Corso Lodi fino a Piazzale Corvetto e da lì conduce all'Abbazia di Chiaravalle. Lungo questo asse insistono molte aree suscettibili di essere pedonalizzate. Sarebbe altresì opportuno lavorare sulla pista ciclabile che collega il tratto già esistente in corso Lodi fino al Duomo.</p> <p>In epoca romana giungendo a Milano, o meglio Mediolanum, da Roma o Piacenza, si percorreva la strada che dalla via Emilia, giungeva in città – l'odierno Corso Lodi e Corso di Porta Romana-, giunti all'altezza dell'attuale Crocetta ci saremmo trovati di fronte un bellissimo Arco in pietra candida, seguito subito dopo da una lunga via porticata lunga circa 600 metri che dall'arco trionfale conduceva sino all'ingresso della porta Placentiam, denotando da subito di entrare in una grandissima e importantissima città. E' un percorso denso di storia e reperti archeologici da rivalutare.</p> <p>Non si comprende il motivo di questa grave mancanza</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Itinerario 3 – La Cerchia dei Navigli</p> <p>Il terzo itinerario si sviluppa lungo la Cerchia dei Navigli. Questo ultimo percorso ha un valore altamente simbolico perché racchiude il nucleo della città più antica, ma svolge anche un importante ruolo funzionale in quanto circoscrive l'ambito più densamente dotato di Aree Pedonali, Zone a Traffico Limitato e Zone 30 e pone in relazione tra loro gli altri due itinerari. Si configura quindi come un intervento utile alla valorizzazione di interventi a favore della pedonalità già attuati e previsti. In parallelo è un itinerario ciclistico consolidato, grazie alla corsia ciclabile che permette di percorrere in senso antiorario la cerchia: sono programmati sia il completamento della corsia su via Fatebenefratelli – Pontaccio fino a Lanza, per chiudere su piazza Castello, sia il completamento in corrispondenza delle intersezioni.</p>	<p>Dall'Arco della Pace alla Porta e all'antica via verso Roma</p> <p>In epoca romana giungendo a Milano, o meglio Mediolanum, da Roma o Piacenza, si percorreva la strada che dalla via Emilia, giungeva in città – l'odierno Corso Lodi e Corso di Porta Romana-, giunti all'altezza dell'attuale Crocetta ci saremmo trovati di fronte un bellissimo Arco in pietra candida, seguito subito dopo da una lunga via porticata lunga circa 600 metri che dall'arco trionfale conduceva sino all'ingresso della porta Placentiam, denotando da subito di entrare in una grandissima e importantissima città.</p> <p>(.....)</p>

### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

**Valutazione tecnica**

Si propone l'aggiunta di una descrizione storica non necessaria in quanto non aggiunge elementi essenziali alla trattazione del tema.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_06	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

#### **Motivazione**

ZONE A TRAFFICO PEDONALE PRIVILEGIATO e ITINERARI PEDONALI Il piano conferma e individua zone a traffico pedonale privilegiato oltre a tre nuovi itinerari pedonali che si configurano come interventi compositi che si organizzano attraverso una pluralità di soluzioni di intervento possibili (aree pedonali, ZTL, disciplina della circolazione, ridisegno dello spazio, adeguamento della segnaletica). Le zone a traffico pedonale privilegiato e gli itinerari individuati dal PUMS in particolare comprendono molti assi a forte valenza commerciale e di servizio come Corso Buenos Aires, Corso Venezia, Corso Magenta, Corso Vercelli, via Belfiore, via Marghera, via Pontaccio, via Montenapoleone. Sul tema si esprimono alcune considerazioni: • quando si interviene sulle modalità di circolazione e funzionamento delle diverse utenze della strada su un'area a valenza commerciale si incide in maniera rilevante sulle imprese presenti; • nel Pums l'attenzione alla pedonalità assume un ruolo sempre maggiore e tale indirizzo si traduce nell'individuazione di aree o percorsi a pedonalità privilegiata sempre più estesi da attuarsi attraverso la messa in campo di diversi strumenti di regolazione del traffico; si ritiene opportuno quindi mettere in campo azioni che, dopo avere esaminato le necessità specifiche degli operatori coinvolti, definiscano i criteri per garantire lo svolgimento delle funzioni di approvvigionamento delle merci e la libera circolazione dei clienti. In particolare evidenziamo che le ipotesi di pedonalizzazione o limitazione del traffico veicolare non possono riguardare taluni assi commerciali della città in quanto si inciderebbe negativamente sui flussi, arrecando danni alle imprese. Nello specifico corso Buenos Aires, corso Venezia, Corso Magenta, Corso Vercelli, via Belfiore, via Marghera, via Pontaccio, via Montenapoleone sono alcune tra le vie che non devono avere né interventi di pedonalizzazione né limitazione di traffico veicolare.

#### **Testo originale**

La natura dei contesti che i tre itinerari attraversano non consente di realizzare interventi a favore di un utilizzo esclusivamente pedonale dei percorsi, né le differenti funzioni presenti in tutto lo sviluppo degli itinerari giustificerebbe questo tipo di regolamentazione. D'altra parte alcuni tratti dei percorsi sono serviti da linee di forza del trasporto pubblico, da preservare anche perché garantiscono accessibilità, per tutti, ai servizi, al commercio, al patrimonio storico urbanistico che i percorsi intercettano.

#### **Testo nuovo**

È quindi necessario e prioritario valutare, caso per caso, gli impatti complessivi dei nuovi interventi viabilistici che interessano assi a valenza commerciale sia per gli itinerari pedonali che per le zone a traffico pedonale, sulla rete delle imprese del commercio, del turismo e dei servizi presenti. Le azioni che saranno messe in campo, saranno coerenti, con le esigenze degli operatori economici coinvolti, precedentemente e per tempo esaminate, definendo idonei e condivisi criteri per garantire lo svolgimento delle funzioni di approvvigionamento delle merci e la libera circolazione dei clienti. Le scelte saranno condivise con le Associazioni di Categoria maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla

	<p>Legge 580/1993 s.m.i.. Le ipotesi di pedonalizzazione o limitazione del traffico non possono riguardare particolari assi commerciali della città, la cui attuazione inciderebbe negativamente sui flussi, arrecando danni alle imprese. Nello specifico Corso Buenos Aires; Corso Venezia, Corso Magenta, Corso Vercelli, via Belfiore, via Marghera, via Pontaccio, via Montenapoleone sono solo alcune tra le vie che non devono avere né interventi di pedonalizzazione né limitazione di traffico veicolare.</p>
--	---

---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

La richiesta fa riferimento a questioni che attengono alla fase attuativa del Piano. Per quanto riguarda invece la richiesta di specificare che alcune vie non devono essere sottoposte ad interventi di pedonalizzazione o limitazione del traffico pedonale si osserva che: non sono previsti interventi di pedonalizzazione, mentre la realizzazione di interventi a favore della limitazione del traffico costituiscono il fondamento del Piano adottato. Il modello di partecipazione alle scelte progettuali è inoltre definito in altra parte del Piano.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_08	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
VIA OREFICI Il Pums individua via Orefici come asse su cui spostare il flusso ciclistico di via Mercanti. Un simile provvedimento costituirebbe elemento di criticità per due ordini di ragioni: • Via Orefici è ubicata all'incrocio tra l'itinerario 1 - Da Lazzaretto a Corso Vercelli e l'itinerari, e 2 – Dai Navigli a Porta Garibaldi e riveste un ruolo importante commerciale con funzione di snodo tra i due percorsi a prevalenza pedonale; • via Orefici è asse commerciale compreso nella zona 30 del centro storico dove quindi la velocità è già ridotta, motivo per cui non riteniamo opportuna e necessaria la realizzazione di una costosa pista ciclabile che costituirebbe una barriera fisica per le attività economiche. Si esprime pertanto la contrarietà a caratterizzare in maniera così netta le vocazioni di Via Mercanti e via Orefici.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
A tal riguardo un approfondimento progettuale sarà dedicato a rafforzare la compatibilità tra pedoni e ciclisti laddove il flusso pedonale è particolarmente intenso (per esempio nell'asse San Babila – Duomo - Dante) nelle ore di punta; saranno quindi individuate soluzioni di orientamento dei flussi all'interno dell'area pedonale (individuazione dello spazio per le bici con segnaletica orizzontale o manufatti idonei al contesto), e itinerari ciclistici alternativi (per esempio in via Orefici in sostituzione di via Mercanti, in corso Europa, piazza Fontana e via Arcivescovado in sostituzione di corso Vittorio Emanuele II). La fattibilità degli itinerari è supportata dal complesso degli interventi valutati dal PUMS, tra i quali le politiche per il contenimento della domanda di mobilità individuale, per la messa in attuazione delle quali si ricorre anche alla modifica della classifica funzionale della rete stradale.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>

La richiesta non risulta coerente con le linee guida del PUMS che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione e quindi degli inquinanti. A supporto del PUMS è stata approvata l'11 gennaio 2018 la Legge n. 2/18, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", con l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di migliorare quindi l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_20	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>AREE PEDONALI Si richiede che siano stralciati dall'elenco degli "interventi di sviluppo delle Aree Pedonali che saranno realizzati o portati a completamento" le aree di: • via Montenapoleone e il cosiddetto "Quadrilatero della moda": si segnala che per tale area non è prevista pedonalizzazione, ma una importante riqualificazione per una migliore fruibilità pedonale. Qualsiasi intervento di progettazione che interessi il quadrilatero della moda deve essere condiviso nei contenuti e nelle modalità realizzative di intervento con l'Associazione di Categoria maggiormente rappresentativa individuata sulla base di quanto definito dalla legge 580/1993 s.m.i. • cavalcavia Bussa: si segnala che tale strada rappresenta l'unico indispensabile accesso veicolare al quartiere Isola da Sud-Est oltre a Via de Castiglia e con un numero significativo di aree per la sosta delle auto per il quartiere.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>SCENARIO DI RIFERIMENTO Per quanto riguarda gli interventi di sviluppo di Aree Pedonali saranno realizzati o portati a completamento i seguenti interventi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- piazza Oberdan;</li> <li>- ambito San Raffaele-Foscolo-Berchet-Santa Radegonda;</li> <li>- via Montenapoleone e il cosiddetto "Quadrilatero della moda";</li> <li>- piazza Castello;</li> <li>- cavalcavia Bussa;</li> <li>- largo Bellintani.</li> </ul>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Come espresso sia nel titolo del capitolo 7.3.1.5 cui fa riferimento l'osservazione (Itinerari pedonali), sia nella descrizione delle linee strategiche, la dizione area pedonale non è intesa, nel contesto osservato, nell'accezione data dal codice della strada. Inoltre, gli interventi indicati nello scenario di riferimento, ai fini dell'attuazione e della definizione della disciplina più opportuna, saranno sottoposti a specifico iter progettuale rispetto al quale il PUMS non ha competenza. Il modello di partecipazione alle scelte</p>

progettuali è inoltre definito in altra parte del Piano e sono state accolte altre osservazioni sul tema.

***Modifica proposta***

***Note***



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_10	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
“in accordo con il territorio del Municipio 7” è una locuzione il cui significato risulta poco chiaro.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il Comune di Milano, in accordo con il territorio del Municipio 7, potrà realizzare un ampliamento degli spazi a fruizione pedonale delle vie Belfiore e Marghera.	Il Comune di Milano potrà valutare di realizzare un ampliamento degli spazi a fruizione pedonale delle vie Belfiore e Marghera solo in accordo con il Municipio 7

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La specificazione che si chiede di inserire non afferisce alle competenze del PUMS. Gli aspetti di partecipazione alle scelte dei Municipi sono definiti negli appositi regolamenti che dovranno essere seguiti nelle fasi attuative del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
123_05	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457976/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
SCENARIO DI RIFERIMENTO ELIMINARE: "cavalcavia Busa".	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Lo scenario di riferimento è costituito da interventi che il PUMS ha recepito in quanto finanziati o in corso di attuazione e quindi previsti da altri strumenti di pianificazione o da procedimenti attuativi.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_05	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Priorità alla sicurezza e alla salute dei cittadini. Soprattutto quelli più vulnerabili.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
È dunque necessario sviluppare a larga scala le sperimentazioni di successo (Scuole Car free, Pedibus, Progetti #BICITTADINI e STARS, ma anche iniziative di associazioni come “Siamo nati per camminare”) e definire un protocollo operativo per la redazione	Tutte le azioni devono essere caratterizzate da un forte senso di priorità e urgenza perché la popolazione scolastica è quella che più di ogni altra è esposta ai pericoli del traffico e dell'inquinamento. La protezione dei cittadini più vulnerabili deve essere prioritaria rispetto a ogni altra considerazione.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Le priorità di attuazione sono definite nel capitolo 9.1 "definizione delle priorità e delle fasi di attuazione", dove, in linea con quanto indicato nell'osservazione, nella tabella corrispondente ai piani della mobilità scolastica le azioni di Piano sono attivate a partire dalla 1 <sup>a</sup> fase.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_06	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
A oggi la mobilità scolastica è del tutto trascurata, il piano delle scuole car free è fermo, il Pedibus 2017/18 non è (ancora) ripartito.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Scenario di Riferimento Prosegue, nelle modalità attuali, l'attivazione degli interventi di protezione scuole della mobilità scolastica (Scuole car free e pedibus) già attivi sul territorio. Il progetto di Scuole car free a Milano coinvolge ad oggi 13 scu	L'attivazione di interventi di protezione scuole è fermo da tempo a 13 istituti scolastici e il Pedibus al momento non è finanziato e quindi è fermo.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non ha natura di osservazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_07	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Tutta questa parte sulla mobilità scolastica trasuda formalismi e lentezze. I bambini fuori dalle scuole e nel percorso casa-scuola devono essere protetti oggi da traffico e inquinamento.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Scenario PUMS L'attività di sviluppo dei Piani per la Mobilità Scolastica consiste nella costituzione di una struttura operativa finalizzata a consentire la redazione di proposte di intervento riferite alle singole scuole.	Considerato il carattere di urgenza che la mobilità scolastica impone (cittadini vulnerabili che hanno bisogno di tutela e protezione immediate) saranno immediatamente pubblicati gli elenchi di tutte le scuole nelle quali è più urgente intervenire e contestualmente definito un cronoprogramma che consenta di completare gli interventi entro giugno 2018 per i casi più urgenti ed entro giugno 2019 per tutti gli altri.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non è coerente con il contenuto del piano: in ragione della prevista formazione della struttura operativa non risulterebbe chiaro, qualora la frase fosse inserita, a chi spetterebbe formare gli elenchi, in base a quali criteri l'osservante prevede che essi vengano formati, non risulterebbe inoltre chiaro il criterio in base al quale è stata definita la data indicata.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_17	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Elimina il testo originale

#### **Motivazione**

Riteniamo che possano essere messe in atto misure per incrementare la sicurezza degli utenti delle scuole senza limitare i veicoli a motore. In conclusione riteniamo anche che alcuni tra gli investimenti proposti (pedibus, bicibus e autonomia dei movimenti) non abbiano il giusto rapporto costi-benefici.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• istituzione di Zone a Velocità Limitata;</li> <li>• divieto di accesso permanente o temporaneo nella strada che dà accesso alla scuola (strade car free);</li> <li>• individuazione, segnalazione e promozione dei percorsi casa scuola prioritari;</li> <li>• promozione di misure volte alla incentivazione della mobilità attiva: pedibus, bicibus, ecc.</li> <li>• promozione di misure volte allo sviluppo dell'autonomia dei movimenti.</li> </ul>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

#### **Valutazione tecnica**

La motivazione è priva del supporto di elementi oggettivi.

#### **Modifica proposta**

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
132_01	(CEI - CIVES) Presidente - Pietro Menga	458286/2017	09/10/2017 13:09:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>Si propone da parte di CEI-CIVES di integrare i contenuti del PUMS di Milano aggiungendo il seguente tema Informazione e formazione. Tenuto conto che i maggiori fruitori della mobilità sostenibile saranno le generazioni future, si ritiene che sarebbe produttiva un'azione di informazione e formazione rivolta a questi soggetti nelle scuole, che solleciti l'attenzione verso il tema e stimoli i comportamenti virtuosi. La comunicazione nelle scuole, secondarie e superiori, potrebbe essere indirizzata ai docenti che a loro volta formerebbero gli studenti, sia direttamente a questi ultimi da parte di soggetti specialistici, trattando il tema generale della mobilità. Pur trattandosi di cognizioni assai semplici, manca oggi in generale una percezione quantitativa degli aspetti ambientali, energetici e di impatto sulla vivibilità locale, delle diverse forme di mobilità, e soprattutto dei riflessi delle proprie scelte individuali di mobilità. Si ricorda che il Comune di Milano, Settore Educazione, aveva organizzato già alla fine degli anni '90 (1995-1996) una serie di conferenze tematiche su questi temi, indirizzate ai docenti delle scuole medie superiori. Grazie per l'attenzione e cordiali saluti</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le azioni relative all'informazione e formazione sono già previste dal PUMS nell'ambito dello sviluppo del Piano per la mobilità scolastica (cfr cap 7.3.1.6).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
114_04	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455832/2017	09/10/2017 12:00:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>ESPOSIZIONE SCUOLE agli inquinanti da traffico La situazione delle scuole milanesi è gravissima. Molte scuole sono esposte in maniera rilevantisima al traffico automobilistico ed agli inquinanti di prossimità come risulta dalle mappe realizzate dall'associazione osservante che includono l'una le 500 scuole (ed ospedali) più esposte al traffico di prossimità e l'altra, vedi osservazione # 2, i livelli di NO2 misurati collocando campionatori passivi in diverse località urbane fra le quali, molte delle scuole di cui alla mappa precedentemente realizzata con i dati di traffico consegnati all'associazione scrivente dallo stesso Comune di Milano a seguito di accesso ai dati ambientali. La sottovalutazione di questo elemento nell'ambito del Piano è grave, lo vizia ab origine, e comporta il rinvio ad altro programma e tempo delle azioni necessarie a risolvere il problema rendendo le azioni volte alla soluzione del problema difficile da intraprendere per carenza di programmazione e, comunque, future e lontane nel tempo. Ciò a dispetto della circostanza che, come risulta dagli studi già citati nelle prime osservazioni al piano e da quelli successivi 2- che sono ben rappresentati nell'intervento del Dott. Sunyer nell'ambito dell'evento "Cosa ti passa per il cervello" organizzato dall'associazione osservante nel gennaio 2017 - l'esposizione dei bambini agli inquinanti da traffico, in particolare negli ambiti scolastici ove essi passano tante ore al giorno, comporta una riduzione dello sviluppo cognitivo e un danno alle capacità cognitive a breve a a lungo termine per i bambini esposti. Oltre naturalmente al danno che la medesima esposizione causa al sistema respiratorio (incremento di asma e bronchiti, riduzione dello sviluppo polmonare etc.)<sup>3</sup> Quale contributo alla pianificazione della mobilità scolastica si allega proposta di Protocollo dell'associazione osservante volta ad ottenere la ripianificazione delle aree esterne alle scuole al fine di ottenere la riduzione dell'esposizione al traffico delle scuole nel più breve termine mediante coinvolgimento dei cittadini. Si rinvia inoltre alle azioni in fase di attuazione nel Comune di Londra, prima fra tutte, una Audit, che si concluderà entro il 2017 volta ad analizzare la situazione delle scuole più esposte e a programmare interventi a protezione dei bambini. Fra le azioni previste: a) spostamento degli ingressi scolastici e dei parchi gioco al fine di ridurre l'esposizione dei bambini agli inquinanti b) pedonalizzazione e riduzione del traffico intorno alle aree scolastiche c) Divieto di sostare con il motore acceso e incisiva applicazione del divieto a livello urbano d) creazione di aree o schermi verdi che possano filtrare e ridurre gli inquinanti che generano l'esposizione nociva per i bambini SI ALLEGA PROTOCOLLO SCUOLE CITTADINI PER L'ARIA 2 Traffic-related Air Pollution and Attention in Primary School Children, Sunyer et al, Epidemiology. 2017 Mar; 28(2): 181–189. Association between traffic-related air pollution in schools and cognitive development in primary school children: a prospective cohort study, Sunyer et al. PLoS Med. 2015 Mar 3;12(3):e1001792. doi: 10.1371/journal.pmed.1001792 3 Exposure to traffic-related air pollution and risk of development of childhood asthma: A systematic review and meta-analysis, Khreis et al, Environ Int. 2017 Mar;100:1-31. doi: 10.1016/j.envint.2016.11.012. Epub 2016 Nov 21.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>



**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

Il PUMS prevede l'istituzione dei Piani della mobilità scolastica al fine di consolidare un processo strutturato di attuazione di interventi a favore dell'incremento della sicurezza e della riduzione dell'esposizione degli studenti alle emissioni da traffico.

***Modifica proposta***

***Note***

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
133_04	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455826/2017	09/10/2017 13:11:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>ESPOSIZIONE SCUOLE agli inquinanti da traffico La situazione delle scuole milanesi è gravissima. Molte scuole sono esposte in maniera rilevantisima al traffico automobilistico ed agli inquinanti di prossimità come risulta dalle mappe realizzate dall'associazione osservante che includono l'una le 500 scuole (ed ospedali) più esposte al traffico di prossimità e l'altra, vedi osservazione # 2, i livelli di NO2 misurati collocando campionatori passivi in diverse località urbane fra le quali, molte delle scuole di cui alla mappa precedentemente realizzata con i dati di traffico consegnati all'associazione scrivente dallo stesso Comune di Milano a seguito di accesso ai dati ambientali. La sottovalutazione di questo elemento nell'ambito del Piano è grave, lo vizia ab origine, e comporta il rinvio ad altro programma e tempo delle azioni necessarie a risolvere il problema rendendo le azioni volte alla soluzione del problema difficile da intraprendere per carenza di programmazione e, comunque, future e lontane nel tempo. Ciò a dispetto della circostanza che, come risulta dagli studi già citati nelle prime osservazioni al piano e da quelli successivi<sup>2</sup> - che sono ben rappresentati nell'intervento del Dott. Sunyer nell'ambito dell'evento "Cosa ti passa per il cervello" organizzato dall'associazione osservante nel gennaio 2017 - l'esposizione dei bambini agli inquinanti da traffico, in particolare negli ambiti scolastici ove essi passano tante ore al giorno, comporta una riduzione dello sviluppo cognitivo e un danno alle capacità cognitive a breve a a lungo termine per i bambini esposti. Oltre naturalmente al danno che la medesima esposizione causa al sistema respiratorio (incremento di asma e bronchiti, riduzione dello sviluppo polmonare etc.)<sup>3</sup> Quale contributo alla pianificazione della mobilità scolastica si allega proposta di Protocollo dell'associazione osservante volta ad ottenere la ripianificazione delle aree esterne alle scuole al fine di ottenere la riduzione dell'esposizione al traffico delle scuole nel più breve termine mediante coinvolgimento dei cittadini. Si rinvia inoltre alle azioni in fase di attuazione nel Comune di Londra, prima fra tutte, una Audit, che si concluderà entro il 2017 volta ad analizzare la situazione delle scuole più esposte e a programmare interventi a protezione dei bambini. Fra le azioni previste: a) spostamento degli ingressi scolastici e dei parchi gioco al fine di ridurre l'esposizione dei bambini agli inquinanti b) pedonalizzazione e riduzione del traffico intorno alle aree scolastiche c) Divieto di sostare con il motore acceso e incisiva applicazione del divieto a livello urbano d) creazione di aree o schermi verdi che possano filtrare e ridurre gli inquinanti che generano l'esposizione nociva per i bambini SI ALLEGA PROTOCOLLO SCUOLE CITTADINI PER L'ARIA 2 Traffic-related Air Pollution and Attention in Primary School Children, Sunyer et al, Epidemiology. 2017 Mar; 28(2): 181–189. Association between traffic-related air pollution in schools and cognitive development in primary school children: a prospective cohort study, Sunyer et al. PLoS Med. 2015 Mar 3;12(3):e1001792. doi: 10.1371/journal.pmed.1001792 3 Exposure to traffic-related air pollution and risk of development of childhood asthma: A systematic review and meta- analysis, Khreis et al, Environ Int. 2017 Mar;100:1-31. doi: 10.1016/j.envint.2016.11.012. Epub 2016 Nov 21.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

Si veda motivazione adottata alla osservazione 114\_04.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
139_01	(Municipio 9) Vice Presidente Commissione Mobilità - Aurelio Bizzotto	450488/2017	09/10/2017 10:20:01

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Attualmente i genitori che provvedono a portare e/o a ritirare i propri figli negli asili e nelle scuole trovano notevoli difficoltà nel parcheggiare i propri mezzi nelle vicinanze. Quando c'è il bel tempo i disagi sono minori in quanto i genitori tendono a parcheggiare i propri veicoli anche a centinaia di metri dalle strutture se non addirittura vanno a piedi, diversamente con un tempo piovoso o con temperature rigide invece si crea il caos per le soste in doppia fila o sui passi carrai. Al fine di aggravare il meno possibile si propone che in corrispondenza delle strutture pubbliche o private con servizi pubblici vengano create apposite aree di sosta a disco orario al massimo di 15 minuti circa valido solo per alcuni periodi giornalieri (una o due ore circa) corrispondenti all'orario di entrata ed all'orario di uscita. Ciò consente di venire incontro alle esigenze dei genitori che potrebbero trovare un posto per parcheggiare i loro mezzi per il tempo necessario per lasciare o prelevare i propri figli ed in seconda battuta creerebbe un minor disagio al traffico non interessato al servizio scuole ed anche minor pericolo dovuto ad attraversamenti improvvisi della strada di bambini.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il tema della congestione da traffico determinata dagli accompagnamenti in auto è trattato nel PUMS nel capitolo 7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_06	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.6 Piani della mobilità scolastica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Con riferimento alla mobilità scolastica, accanto alle sperimentazioni di successo avviate dal Comune, riteniamo importante che l'amministrazione comunale proponga alle scuole l'implementazione di servizi di car pooling dal momento che i percorsi casa-scuola rappresentano il 20% del traffico cittadino in particolare negli orari di punta.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	E' altresì necessario incentivare il car pooling proponendo alle scuole servizi di car pooling da rivolgere ai genitori per la condivisione dell'auto nell'accompagnamento a scuola degli alunni.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Accogliere</b> <del>Non accogliere</del></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
[...] Emendamento n. 250 sub 8 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018.

<b>Modifica proposta</b>
[...]

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_17	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.7 Coordinamento delle politiche per la sicurezza	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 1 ritiene indispensabile la promozione della educazione stradale fra i bambini ed i ragazzi, in funzione anche della sicurezza della mobilità e del rispetto delle regole nell'uso dei veicoli, a partire dai bambini.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire dopo il primo capoverso del sottoparagrafo "Scenario PUMS", prima della frase "Riguardo alle azioni, il PUMS prevede la realizzazione di campagne di formazione [...]"	"L'Amministrazione si impegna a promuovere corsi di educazione stradale, in specie pedonale e della mobilità su due ruote in tutte le scuole materne, le scuole primarie e le scuole secondarie di primo grado".

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano Cap. 7.3.1.7 Coordinamento delle politiche per la sicurezza. pagg. 206-207) già prevede "la realizzazione di campagne di formazione e sensibilizzazione mirate a tematiche specifiche, rivolte sia all'utenza stradale nel suo complesso, sia a singole categorie. [...] Le principali categorie target individuate per le campagne sono: [...] minori e studenti".

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_18	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.7 Coordinamento delle politiche per la sicurezza	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 1 ritiene indispensabile la promozione della sicurezza stradale e dei relativi meccanismi sanzionatori.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire dopo le parole "[...] non presenti a Milano", quasi al termine del sottoparagrafo "Attività di controllo e sanzionamento differito delle infrazioni mediante apparecchiature di rilevamento "	"Si evidenzia l'esigenza di prevedere il controllo elettronico della velocità in corrispondenza delle intersezioni semaforiche".

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Gli impianti semaforici sono installati su intersezioni a raso che di norma dovrebbero connettere strade di tipo E ed F (di quartiere e locali). Su dette strade secondo la normativa vigente non è possibile installare dispositivi per il controllo e sanzionamento delle violazioni dei limiti di velocità. Peraltro l'esame dei dati evidenzia come l'eccesso di velocità alle intersezioni non costituisca la causa principale dei sinistri a fronte di altre cause quali il mancato rispetto delle segnalazioni semaforiche. A tale riguardo si segnala che l'Amministrazione sta provvedendo all'installazione di dispositivi per il controllo e sanzionamento del mancato rispetto delle segnalazioni semaforiche.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_04	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.1.7 Coordinamento delle politiche per la sicurezza	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Azioni educative e di comunicazione: Si preveda la possibilità di campagne di sensibilizzazione ed educative: rispetto delle velocità massime e considerazione del pericolo, comportamento dei motocicli nel traffico, comportamento dei ciclisti e dotazioni. Poiché l'educazione costante è più efficace della coercizione episodica, si propone di consentire a vigili ed ausiliari del traffico di lasciare avvisi o fare comunicazioni che senza erogazione di una sanzione, segnalino e correggano infrazioni di lieve entità: sosta irregolare, velocità non adeguata al contesto, comportamenti di guida scorretti, rumori eccessivi, sosta a motore acceso, scorretto uso del telefonino, etc. Comportamenti che non vengono quasi mai sanzionati ma che provocano sensazione di scarso civismo. L'abitudine da parte della vigilanza a questo tipo di intervento creerà maggiore consapevolezza nei cittadini.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano (Cap. 7.3.1.7 Coordinamento delle politiche per la sicurezza. pag. 206) prevede già "la realizzazione di campagne di formazione e sensibilizzazione mirate a tematiche specifiche, rivolte sia all'utenza stradale nel suo complesso, sia a singole categorie...". Riguardo al consentire a vigili ed ausiliari del traffico di lasciare avvisi o fare comunicazioni senza erogazione di una sanzione, si evidenzia che l'attuazione di dette azioni richiederebbe una preventiva verifica di legittimità sotto il profilo giuridico.

<b>Modifica proposta</b>



**Note**

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
017_01	(Gruppo "Cavalcavia Serra - Milano in alta quota") Portavoce Gruppo "Cavalcavia Serra - Milano in alta quota" - Silvia Marta Flavia Di Stefano	460652/2017	26/09/2017 10:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Siamo contenti di leggere che il cavalcavia Monte Ceneri –Serra in un futuro sarà oggetto di attenzione. Tuttavia, riteniamo che una riqualificazione a favore di un utilizzo pedonale e ciclabile non funzionerebbe per i seguenti motivi: • Nel caso di progettazione di un parco lineare sopaelevato con riferimento all’High Line di New York, si presenterebbero le seguenti problematiche: elevati costi di manutenzione del verde, criticità legate alla sicurezza e all’(in)utilizzo, difficoltà di accedere al cavalcavia lungo viale Monte Ceneri – Serra in tutto il tratto da via Mac Mahon a via Traiano (per mancanza di accessi), inadeguatezza allo svolgimento di attività serali a causa della vicinanza alle abitazioni lungo viale Monte Ceneri • non risolverebbe il problema di carenza di luce al piano strada • scoraggerebbe l’apertura di attività commerciali aggregative, perché la struttura del cavalcavia toglierebbe spazio a marciapiedi fruibili a livello pedonale. Sappiamo che l’abbattimento di questa infrastruttura avrebbe nell’immediato un costo elevato. Tuttavia, pensiamo sia l’unica soluzione definitiva alla risoluzione dei problemi sociali presenti nel quartiere.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tale intervento potrà, nel lungo periodo, permettere una verifica rispetto alle possibilità di riqualificazione e/o riuso del cavalcavia Monteceneri-Serra, individuandone una nuova destinazione in funzione della sua specifica collocazione in ambito particolarmente urbanizzato, ipotizzandone quindi una sottrazione alla circolazione veicolare privata, anche a favore di un utilizzo pedonale e ciclabile.	Tale intervento potrà permettere una verifica rispetto alla possibilità di demolizione del cavalcavia Monteceneri-Serra. Questo intervento permetterà di riprogettare interamente questa parte di circoscrizione con l’ampliamento dei marciapiedi, la realizzazione di una corsia preferenziale per i filobus e di una pista ciclabile. In generale consentirà una fruibilità maggiore dell’area da parte dei pedoni ed anche un possibile rinnovamento del tipo di attività commerciali presenti.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

**Valutazione tecnica**

Il PUMS già prevede che nel lungo periodo si possano sviluppare specifiche verifiche finalizzate all'individuazione di una nuova destinazione ipotizzandone una sottrazione alla circolazione veicolare privata.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
042_02	(Comune di Bareggio) Sindaco - Giancarlo Lonati	449502/2017	06/10/2017 12:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Si chiede che venga riconsiderato quanto previsto nel PTCP relativamente al completamento della variante alla ex S.S. 11 nel tratto Cornaredo-Bareggio-Sedriano, considerando che il tratto tra la rotonda SP172 e via Garibaldi a Cornaredo è già stato realizzato e che la rotonda posta al confine fra Bareggio e Sedriano è prevista in progetto di variante. In merito a tale variante si segnala che i cittadini di San Pietro all'Olmo, Cornaredo, Bareggio e Sedriano da quasi mezzo secolo sono costretti a convivere con un carico veicolare enorme che produce effetti devastanti all'ambiente ed alla salute dei cittadini, una "ferita" che attraversa una parte del territorio densamente popolata che deve trovare una soluzione.</p> <p>Tale variante diventerebbe inoltre strategica per l'accesso al parcheggio di interscambio del prolungamento della M5, sia in termini di funzionalità viabilistica sia in termini di aumento della domanda trasportistica, per il convogliamento del bacino territoriale dell'Ovest Milano a confine con Bareggio.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Dell'infrastruttura non determina alcun alleggerimento del traffico sul tratto dellaCerchia dei Bastioni, in particolare nel tratto di viale Papiniano e sul nodo dellaDarsena, benché questo fosse uno dei principali obiettivi della previsione.	Ridefinire la viabilità di accesso al prolungamento della M5, attraverso la realizzazione del completamento della variante alla ex S.S. 11 nel tratto Cornaredo-Bareggio-Sedriano, tra la rotonda SP172 e via Garibaldi a Cornaredo e la rotonda posta al confine fra Bareggio e Sedriano. La variante infatti consentirebbe una migliore funzionalità viabilistica di accesso alla M5 per la concomitanza del traffico di transito verso e da Milano.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La frase che si chiede di inserire riporta elementi di carattere progettuale che ricadono al di fuori del comune di Milano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
035_02	(Assopendolari) Federica Costa	449183/2017	05/10/2017 20:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire all'inizio del capitolo

<b>Motivazione</b>
Introduzione per snellire il traffico cittadino di attraversamento

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Premessa</p> <p>La rete stradale milanese è intasata nelle ore di punta da incroci a raso e semafori nonché da un enorme traffico di attraversamento. E' risaputo che il maggior numero di autoveicoli si reca in città per fermarsi.</p> <p>PQM</p> <p>è necessario inserire al piano presente le "seccanti stradali di Angiolini" ESCLUDENDO IL TUNNEL EXPO-LINATE ed ESCLUDENDO il raccordo ferroviario Garibaldi-Gioia-Milano Centrale ed ogni passante ferroviario sotto l'attuale stazione centrale.</p> <p>Quindi per il traffico di attraversamento andrebbe risuscitato il piano Angiolini.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta argomentata. In assenza del supporto di dati oggettivi riguardo al rapporto domanda/offerta da porre a confronto con quelli riportati dal Piano l'osservazione non può essere accolta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_03	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Si richiede che venga riconsiderato quanto previsto nel PTCP sopra citato relativamente al completamento della variante alla ex statale 11 nel tratto Cornaredo-Sedriano (il tratto in Cornaredo tra la rotonda SP172 e via Garibaldi è già stato realizzato) e in particolare si richiede che il progetto all'intersezione con via S. Michele in Cornaredo mantenga la predetta via "in piano" fungendo la medesima via da collegamento tra la frazione di San Pietro all'Olmo ed il suo cimitero. In merito a tale variante si segnala che i cittadini di San Pietro all'Olmo, Cornaredo, Bareggio e Sedriano da quasi 50 anni devono sopportare in pieno centro abitato un carico veicolare enorme che produce effetti devastanti all'ambiente ed alla salute dei cittadini.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Il Pums conduce una valutazione della prevista connessione tra le vie Giordani e Chiodi e relativo innesto verso il cavalcavia Giordani a partire dalle indicazioni contenute nel PGT.</p> <p>decade la previsione di dare continuità a via Bergognone verso via Torre.....benché questo fosse uno dei principali obiettivi della previsione</p>	<p>1. Si ridefinisce la viabilità della ex Statale 11 realizzando la variante nel tratto Cornaredo-Bareggio-Sedriano (la prima parte in Cornaredo tra la rotonda SP172 e via Garibaldi è già stata realizzata) tenendo in considerazione che il progetto dovrà mantenere "in piano" l'intersezione con via S. Michele in Cornaredo poiché la medesima via funge da fondamentale collegamento tra la frazione di San Pietro all'Olmo ed il suo cimitero.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La frase che si chiede di inserire riporta elementi di carattere progettuale che ricadono al di fuori del comune di Milano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_12	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>Per quanto riguarda la parte relativa a "Viabilità Bovisa - rete da riqualificare S/01", si chiede: • di cancellare il Secondo Fornice della Viabilità Bovisa - Rete da riqualificare 5/01, con il connesso prolungamento della Via De Pisis fronte Concilio Vaticano II sino a Via Chiasserini, in quanto funzionalmente superfluo e ambientalmente dannoso. • di convergere le relative risorse finanziarie virtualmente risparmiate per l'allargamento del fornice esistente e la realizzazione della tratta tranviaria Bovisa-Certosa Collegamento stradale Caracciolo-Lancetti (5/02): pur vedendo con favore la costruzione di un collegamento stradale che unisca i Municipi 8 e 9 bypassando la strozzatura del Cavalcavia Bacula, si raccomanda un attento studio dei flussi di traffico e la realizzazione di tutti i provvedimenti necessari onde evitare un incremento significativo della congestione stradale su Via Caracciolo e sul nodo, già critico, di Piazza Firenze. Ambito Gallarate-Cefalù (B/11): valutare il ripristino del doppio senso di marcia in Via Gallarate tra Via Giorgini e Via Rizzo, su richiesta dei residenti di Musocco.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il PUMS oltre a sottolineare la necessità di prendere atto delle previsioni contenute in un atto urbanistico vigente, il PRU Palizzi, esprime con la seguente frase la necessità di definire l'assetto definitivo della viabilità dell'ambito solo in sede di approfondimento dell'iter attuativo degli strumenti urbanistici: "Tuttavia, la soluzione definitiva della viabilità all'interno della Goccia di Bovisa e le conseguenti connessioni con la rete stradale esistente potranno essere definite solo nell'ambito dello sviluppo del piano di trasformazione in funzione dei carichi insediativi e delle funzioni che verranno collocate in tale ambito".</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_11	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il Municipio 7 ritiene indispensabile il collegamento della Via Cardinal Tosi con la Via Domokos.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>decade la previsione di realizzare due nuove infrastrutture stradali in corrispondenza della caserma Santa Barbara e del Trotter poiché le stesse erano parte di un asse tangenziale nord-sud, che in gran parte è già stato realizzato ricorrendo ad interventi di riqualificazione stradale. Inoltre:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- poiché lo sbocco del tunnel di San Siro (via Patroclo) è stato realizzato ad ovest del Trotter, risulterebbe costosa e di complessa realizzazione la prevista connessione sotterranea in corrispondenza di via Harar, anche per le interferenze con il manufatto della M5, La riqualificazione del tracciato è tuttavia perseguibile mediante interventi di parziale ridisegno delle geometrie stradali realizzabili in ragione dell'ampia disponibilità di spazi, con interventi altrettanto efficaci - in particolare le intersezioni Diomede/Sant'Elia e Ippodromo/Patroclo - ma economicamente più vantaggiosi;</li> <li>- la continuità viabilistica tra via San Giusto verso via Bisceglie/cavalcavia Giordani è funzionalmente ed efficacemente assicurata attraverso via Cardinal Tosi/via Olivieri, quest'ultima a due corsie per senso di marcia;</li> </ul>	<p>Decade la previsione di realizzare due nuove infrastrutture stradali in corrispondenza del Trotter poiché la stessa era parte di un asse tangenziale nord-sud, che in gran parte è già stato realizzato ricorrendo ad interventi di riqualificazione stradale. Inoltre: • poiché lo sbocco del tunnel di San Siro (via Patroclo) è stato realizzato ad ovest del Trotter, risulterebbe costosa e di complessa realizzazione la prevista connessione sotterranea in corrispondenza di via Harar, anche per le interferenze con il manufatto della M5, La riqualificazione del tracciato è tuttavia perseguibile mediante interventi di parziale ridisegno delle geometrie stradali realizzabili in ragione dell'ampia disponibilità di spazi, con interventi altrettanto efficaci - in particolare le intersezioni Diomede/Sant'Elia e Ippodromo/Patroclo - ma economicamente più vantaggiosi;</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non è coerente il contenuto della richiesta in quanto la modifica di testo non dà conto di quanto



argomentato nella motivazione.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
093_07	(Municipio 3) Deliberazione del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017	465694/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
3. Relativamente a VIABILITÀ E ACCESSIBILITÀ si chiede di prevedere interventi mirati a ridurre il carico viabilistico su via Rombon nel tratto tra l'uscita della Tangenziale EST e Piazza Monte Titano; di approntare opportune e verificate soluzioni viabilistiche anche a fronte dei nuovi insediamenti residenziali e commerciali, già previsti ma non individuati nel piano, quali: gli interventi residenziali in attuazione nelle aree comprese tra via San Faustino, via Dei Canzi, via Pitteri, via Tanzi, via Crespi); il centro mm.morriale previsto in via Rubattino 84 e soprattutto il grande centro commerciale in realizzazione a Segrate.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Benché il Piano abbia tenuto conto di tutti i nuovi interventi urbanistici afferenti a quest'ambito, non ha sviluppato specifiche indicazioni progettuali in quanto esse sono in corso di sviluppo nell'ambito della progettazione urbanistica e non sono ancora giunte ad un livello di definizione specifica. Si rileva inoltre che quanto in corso di definizione per l'ambito riguarda esclusivamente la riorganizzazione della disciplina della circolazione e non la previsione di rimodulazione geometrica della viabilità esistente o realizzazione di nuovi tracciati stradali.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
094_03	Cesare Grossi	456596/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Viabilità di Affori "rimodulazione dei sensi unici". Inversione dei sensi unici di via Cavalletto, Chianciano, quindi come ora Fabriano, Cormanò. Contestualmente dovrebbe essere invertito il senso unico di Brusuglio-Zanoli. A seguire verrebbero rimodulati anche altri sensi unici. L'asse Maciachini - Vincenzo da Seregno (Imbonati, Pellegrino Rossi, Astesani) è molto trafficato. Si creano lunghissime code fonte di inquinamento. L'asse Imbonati (Maciachini)-Pellegrino Rossi-Astesani (angolo Vincenzo da Seregno) è lunga mt. 2.700. Il tratto Maciachini-Brusuglio è lunga mt. 2.200. Il tratto Machiachini-Cavalletto mt. 1.900. Da Maciachini la prima svolta a destra utile per raggiungere la via Enrico Fermi è via Brusuglio (mt. 2.200) pertanto tutto il traffico in direzione Enrico Fermi deve forzatamente percorrere mt. 2.200. In verità esiste un'altra svolta a destra (via Cannero) ma si immette in via Enrico Fermi solo in direzione sud (via Valassina mt. 550). Il traffico in direzione nord potrebbe svoltare "U" solo dopo mt. 375 per poi ripercorrere altri mt. 375 per un totale di mt. 750. Di fatto i veicoli in direzione nord privilegiano l'attuale uscita in via Brusuglio che incrocia Enrico Fermi nelle due carreggiate (sud e nord).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il contenuto dell'osservazione, trattando di disciplina della circolazione, non afferisce alle competenze del PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
100_01	Cesare Grossi	456604/2017	09/10/2017 11:24:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Creazione tunnel di mt. 40 tra via Porretta e via Negrotto/Pacuvio (confine M8 e M9). E' strategico. Il tunnel collegherebbe il quartiere Borgo Porretta con la stazione della Bovisa (lato ovest) oggi priva di TPL e più in generale Bovisasca con la Bovisa. Il collegamento è caldeggiato dal quartiere di Borgo Porretta. La sua costruzione non intralchierebbe in alcun modo il traffico. Può anticipare la definizione del progetto "La Goccia". E' strategico perché creerebbe i presupposti di un'arteria nord-ovest: • Intermunicipale: Municipio 8 e Municipio 9 • Interstazionale con il transito del TPL (es.: estensione del bus 41): staz. F.N. Bruzzano (MM3) staz. Comasina, staz. FN Quarto Oggiaro (lato est priva di TPL), staz. Villapizzone (Pass. Ferroviario), staz. Bovisa (F.N., Pass. Ferr.) capolinea; • Interquartiere: Bruzzano, Affori, Quarto Oggiaro, Bovisasca, Borgo Porretta, Villapizzone, Bovisa. L'unica nuova infrastruttura richiesta è proprio il tunnel. Infatti si dà per acquisita la nuova strada Chiasserini-Cascina dei Prati (bus 35).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il tema del perfezionamento dell'accessibilità nell'ambito indicato è stato definito dal PUMS a seguito di specifiche valutazioni che sono ampiamente descritte nel capitolo 7.3.2 e nell'appendice 2 laddove si descrive l'assetto delle "Grandi infrastrutture".

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
100_02	Cesare Grossi	456604/2017	09/10/2017 11:24:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Stazione Bovisa. Costruzione di 2 rampe, lato ovest ed est, sull'amplissimo e totalmente inutilizzato esistente ponte lato nord. Le rampe consentirebbero il collegamento tra Bovisa/Bovisasca con Villapizzone/Mac Mahon. Contribuirebbe al decongestionamento del vicino parallelo viadotto Bacula. Si porrebbe anche in alternativa al cavalcavia di via Chiasserini.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La proposta non è contenuta negli strumenti di pianificazione sovraordinata di cui il PUMS ha tenuto conto in fase di valutazione nè è stata rilevata tale esigenza. La connessione tra le due parti è prevista in relazione al trasporto pubblico e alla mobilità ciclo-pedonale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_17	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Nel nodo dell'incrocio Antonini/Cermenate/Bazzi/Lampedusa rilevano ingorghi e blocchi sistematici dell'incrocio stesso con ricaduta a monte sulla via Antonini fin dal tratto di via Solaroli, specialmente nelle ore canoniche di avvio e fine lavoro. La congestione permanente rende intollerabilmente ardua la percorrenza per i veicoli tutti, per non parlare delle conseguenze relative all'aria e del rischio per la salute dei cittadini.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Capitolo "versante su est della città" va riconsiderato complessivamente il nodo dell'incrocio Antonini/Cermenate/Bazzi/Lampedusa in cui la corrente di traffico prevalente proviene da via Antonini in direzione Cermenate/piazza Maggi su corsia unica di percorrenza - sia per il bus 95 che prevede proprio una fermata tra due semafori a breve distanza, che per veicoli privati - mentre per la svolta verso via Lampedusa sono previste ben due corsie. Va rilevata che la presenza di due semafori in sequenza ravvicinata, uno all'altezza della rotonda per il traffico proveniente da via Ferrari e uno all'incrocio con via Bazzi rende ancor più intricata la complessità del tratto.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta, poiché riguarda la riorganizzazione dei flussi veicolari, non afferisce alla scala di programmazione del PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
111_06	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460637/2017	09/10/2017 11:57:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
ELIMINARE nel paragrafo Versante Nord Ovest della città i seguenti punti: • il PGT cancella dalla programmazione il previsto tracciato della Strada Interquartiere Nord (SIN); • il PGT cancella la prevista connessione di viale Zara con via della Liberazione /viaTunisia; • il PGT ratifica la cancellazione del Tunnel Certosa-Garibaldi;	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Le voci di elenco di cui si chiede la cancellazione corrispondono ad affermazioni veritiere che non è possibile escludere quale premessa necessaria per la corretta interpretazione dei contenuti riportati nel capitolo.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
111_07	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460637/2017	09/10/2017 11:57:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>ELIMINARE il primo capoverso ed AGGIUNGERE la seguente frase:</p> <p>“all’interno dell’area dell’ex Scalo Farini andrà realizzata oltre alla viabilità ordinaria e a quella per collegare i quartieri a Sud e a Nord dell’area ferroviaria, anche una strada cosiddetta diagonale che consentirà di unire il centro direzionale alla zona di Bovisa decongestionando il traffico della zona Cenisio/ Valtellina”.</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La cosiddetta diagonale, ovvero la connessione Zara/Liberazione/Tunisia è stata cancellata dal PGT, il PUMS ne ha preso atto. (cfr Cap. 7.3.2 Versante nord della città) confermando la scelta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
111_08	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460637/2017	09/10/2017 11:57:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	AGGIUNGERE prima del paragrafo “ Versante Nord Ovest della città” le seguenti parole: “Occorrerà studiare e progettare una viabilità “di forza” che attraversi la zona Nord di tutta la città di Milano. In questo senso non è necessario ricalcare il vecchio percorso della vecchia strada inter quartiere Nord ma è necessario progettare una strada che consenta di collegare i nuovi quartieri a Nord della città senza gravare sulla virilità di quartiere e sulla circonvallazione filoviaria”.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La Strada Interquartiere Nord, è stata stralciata dal PGT. Il PUMS ne ha preso atto confermando la scelta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
119_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457971/2017	09/10/2017 12:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Introdurre nella parte relativa alla nuova viabilità al punto 7.3.2, una strada che attraversi tutti i quartieri a Nord della città utilizzando lo stesso itinerario delle nuove tratte tramviarie previste a pag. 145, cioè da Precotto ad Adriano/Gobba e da Fulvio Testi a Ospedale Niguarda, Bovisa, con scavalco ferroviario e ulteriore prolungamento fino a Certosa. In questo modo, in una corretta logica di pianificazione, si potrebbero ottimizzare i costi di realizzazione dell'opera. La necessità di una arteria stradale, dal calibro da definire in successivi provvedimenti di dettaglio, che attraversi tutti i nuovi quartieri sorti a Nord della città, è assolutamente evidente e trova fondamento nelle conseguenze negative, dal punto di vista della fluidità del traffico e dell'inquinamento, nell'incanalamento di tutto il traffico di spostamento tra i quartieri Nord o in strade di piccolo calibro o sulla circonvallazione delle filovie.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Una infrastruttura con simile andamento territoriale, detta Strada Interquartiere Nord, è stata stralciata del PGT. Il PUMS ne ha preso atto confermando la scelta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
119_02	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457971/2017	09/10/2017 12:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Confermare la previsione di dare continuità a via Bergognone verso via Torre mediante la realizzazione di una nuova infrastruttura in grado di garantire il superamento del Naviglio Grande. Questa soluzione consente l'alleggerimento del traffico sul tratto della Cerchia dei Bastioni alla luce delle ulteriori limitazioni al traffico dovute alla riqualificazione della Darsena.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'infrastruttura oggetto dell'osservazione è stata valutata. Le valutazioni modellistiche ne hanno escluso l'utilità (cfr cap 7.3.2 Versante Ovest della città).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_02	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Confermare la previsione di dare continuità a via Bergognone verso via Torre mediante la realizzazione di una nuova infrastruttura in grado di garantire il superamento del Naviglio Grande. Questa soluzione consente l'alleggerimento del traffico sul tratto della Cerchia dei Bastioni alla luce delle ulteriori limitazioni al traffico dovute alla riqualificazione della Darsena.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'infrastruttura oggetto dell'osservazione è stata valutata dal PUMS. Le valutazioni modellistiche ne hanno escluso l'utilità (cfr cap 7.3.2 Versante Ovest della città).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_04	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Inserire modificazione della viabilità in ingresso tramite Via Varsavia e Via Sulmona, prevedendo uno sbocco della strada SS Paullese su Piazza Cuoco, tramite un sovrappasso che da via merezzate connette piazzale Cuoco. La realizzazione di questa infrastruttura permette l'abbattimento del cavalcavia di piazzale Corvetto, con relativa riqualificazione dell'area.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La Soluzione indicata dal Pums, superato il fascio di binari,..... etc	A tal proposito si indica la necessità di realizzare un sovrappasso da via Merezzate a Piazzale Cuoco.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La relazione fra il nuovo ingresso della Strada Paullese e Piazzale Cuoco, indicato nell'osservazione, è già prevista dal PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
140_02	(Municipio 9) Vice Presidente Commissione Mobilità - Aurelio Bizzotto	450584/2017	09/10/2017 10:29:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Nell'ambito del quartiere Affari si propone di modificare, invertendo i sensi unici di via Cavalletto (parte finale) e via Chianciano. Da piazzale Maciachini a via Vincenzo da Seregno la distanza sfiora quasi 3 km (percorrendo le vie Imbonati, Pellegrino Rossi ed Astesani) ed il traffico è quasi costantemente congestionato tanto da creare lunghissime code ed un notevole inquinamento. L'unica svolta sulla viale Enrico Fermi si trova ad oltre 2 km circa in via Brusuglio in quanto la via Cannero che anch'essa immette su viale Enrico Fermi di fatto fa rifare quasi interamente quest'ultimo viale avendo quale direzione obbligatoria verso la città. Invertendo il senso unico solamente via Chianciano ed un tratto di pochi metri di via Cavalletto di fatto si creerebbe la possibilità di far defluire il traffico da via Pellegrino Rossi verso viale Enrico Fermi decongestionando il traffico in zona Affori facendo limitando l'inquinamento di gas ed anche acustico. Tra l'altro mentre in via Pellegrino Rossi le abitazioni sono a ridosso della strada in viale Enrico Fermi le stesse sono ad una distanza maggiore per cui si verrebbe incontro alle aspettative ed esigenze dei cittadini nel far vivere un quartiere con un traffico minore. Chi proviene da fuori Milano sarebbe scoraggiato a fare via Brusuglio in quanto sarebbe obbligato a percorrere via Bembo per tornare indietro; viene da sé che l'unico percorso è fare il viale Enrico Fermi.unico solamente via Chianciano ed un tratto di pochi metri di via Cavalletto di fatto si creerebbe la possibilità di far defluire il traffico da via Pellegrino Rossi verso viale Enrico Fermi decongestionando il traffico in zona Affori facendo limitando l'inquinamento di gas ed anche acustico. Tra l'altro mentre in via Pellegrino Rossi le abitazioni sono a ridosso della strada in viale Enrico Fermi le stesse sono ad una distanza maggiore per cui si verrebbe incontro alle aspettative ed esigenze dei cittadini nel far vivere un quartiere con un traffico minore. Chi proviene da fuori Milano sarebbe scoraggiato a fare via Brusuglio in quanto sarebbe obbligato a percorrere via Bembo per tornare indietro; viene da sé che l'unico percorso è fare il viale Enrico Fermi.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La regolamentazione della disciplina della circolazione non è coerente con la scala del Piano.

***Modifica proposta***

***Note***

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
147_02	(Bracco Re Srl) Presidente - Franco Malesci	450001/2017	09/10/2017 09:38:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>Il PUMS non prende in considerazione la realtà del mutamento del traffico prodotto dal ridisegno viabilistico della Via Rombon a seguito della creazione dello svincolo della Tangenziale est. Il maggior flusso di traffico indotto e le condizioni di incremento della velocità dei veicoli diretti da e per la periferia, ne rendono il tracciato sostanzialmente invalicabile, segregando le zone insediative su due lati: il quartiere Feltre, da una parte e l'area compresa tra le Vie Monneret de Villard e Folli, oltre la Via Rombon, dall'altro, classificate dal P.G.T. vigente come possibili ambiti di trasformazione urbana. Inoltre, a seguito della realizzazione dello svincolo della Tangenziale, la Via Folli è stata interrotta e ora costituisce l'unico collegamento viario dell'area con la città, in cui il doppio senso di circolazione risulta di fatto ora fortemente limitato dalla strozzatura del ponte sul Fiume Lambro, che è stato oggetto di un intervento di riduzione di calibro con fioriere.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Si chiede che sia rivisto il ruolo della Via Folli quale unico asse di accesso alle aree poste tra la Tangenziale e il tracciato del Fiume Lambro, rivedendone il calibro stradale in relazione al ponte sopra menzionato e ripristinando il doppio senso di circolazione. A tal fine potrebbe essere prevista, in corrispondenza della rampa di innesto sulla Tangenziale dalla Via Rombon, un raccordo viario da percorrere a senso unico sino a raccordarsi al tratto terminale interrotto della Via Folli, ripristinando così il corretto flusso di accesso/uscita dall'area, necessario a garantire le idonee condizioni di sicurezza per la stessa. In questo senso erano già state presentate proposte e suggerimenti, in data 27/3/2017 nell'ambito del procedimento per la redazione del nuovo Documento di Piano e delle varianti al Piano dei Servizi e delle Regole del P.G.T. vigente. (ved doc sub 2)</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>



Si propone di	<b>Non accogliere</b>
<p><b>Valutazione tecnica</b></p> <p>Le valutazioni di traffico condotte non hanno ravvisato variazioni tali da indurre la previsione di un collegamento diretto di via Folli alla viabilità primaria, quale quello richiesto dall'osservante.</p>	
<p><b>Modifica proposta</b></p>	
<p><b>Note</b></p> <p>- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione</p>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
144_06	(Cittadini Viale Faenza) Carlo Luca Coppini	451103/2017	09/10/2017 11:16:49

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.2 Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>La rete ecologica urbana come legante delle progettazione tra verde esistente e trasformazione urbana; Il progetto Rotaie verdi e la rete ecologica comunale. L'importanza del parco delle risaie e della sua zona limitrofa L'area oggetto della strada Merula - Chiodi, già oggetti di consumo di suolo a causa della costruzione del futuro deposito della linea 4 della metropolitana (la mancanza della metropolitana rappresentava, nel progetto originale, la ratio per la costruzione di un' arteria ad alto traffico che avrebbe raggiunto Famagosta M2, mentre ad oggi non esiste più questa esigenza) è riconosciuta come un'area chiave nel quadro di una rete ecologica urbana studiata dal progetto "Rotaie verdi", realizzata da Comune di Milano, WWF Italia e Cooperativa Eliante e grazie al finanziamento di Fondazione Cariplo. Il progetto Rotaie Verdi <a href="http://www.fondazionecariplo.it/it/news/ambiente/rotaie-verdi-un-corridoio-ecologico-fra-gli-scali-dismessi.html">http://www.fondazionecariplo.it/it/news/ambiente/rotaie-verdi-un-corridoio-ecologico-fra-gli-scali-dismessi.html</a> è particolarmente significativo, perché propone, sulla scorta di esperienze straniere come quella delle oasi urbane londinesi, una nuova modalità di considerare il verde pubblico urbano che si estende oltre gli scali ferroviari. In particolare ci propone una rete di percorsi e corridoi ecologici sia lungo la stessa rete ferroviaria, che ha già oggi una funzione di supporto alla circolazione dei semi, delle specie animali (e dei loro geni) e alla biodiversità in ambito urbano, come evidenziato dall'approfondito studio naturalistico che accompagna il progetto, sia attraverso la rete delle aree pubbliche esistenti e previste. La sopravvivenza della rete dipende dall'esistenza di corridoi a loro volta collegati con le zone naturali periurbane (parco sud, parco delle Risaie) e tra gli stessi due scali, ipotizzabili come future oasi urbane. Sono state identificate a questo fine aree a giardino, aree incolte, orti urbani, parchi e le possibilità offerte dall'idrografia minore urbana, composta di rogge e canali, tutti da utilizzare come elementi su cui appoggiare le connessioni tra la ferrovia e le aree extra urbane (considerate come aree sorgente). Allo stesso tempo sono stati registrati gli ostacoli ed i punti critici (alla cui lista la Merula -Chiodi potrebbe aggiungersi) che separano o interrompono queste aree, integrate alla mappatura analogica di descrizione della fascia di rispetto ferroviaria nel rispetto necessario delle normative di legge sulla sicurezza. Il progetto prevede dunque, in sintesi, la valorizzazione degli scali ferroviari di San Cristoforo (ove sorgerà un parco sul 100% della superficie) e Porta Romana , scali connessi ecologicamente dalla stessa linea ferroviaria, che a sua volta si connette esternamente alle zone rurali intorno alla città. La zona della Merula Chiodi, unitamente al grande prato di via Martinelli (ora inficiato dalla costruzione della linea M4, ma previsto nuovamente come futuro elemento verde) costituisce nel progetto il punto di connessione ecologica vero della biodiversità, che rimane nonostante al deposito M4, tra lo scalo, la costituenda oasi in San Cristoforo e il parco delle Risaie. La frammentazione lineare di questa connessione nord-sud rappresenterebbe quindi l'interruzione della connessione di un intero tratto di rete ecologica urbana, sito nel sud ovest della città. (**Presenza di immagine non inseribile nella presente osservazione**) La rete ecologica urbana del progetto CARIPLO e il punto d connessione con il parco delle risaie (freccia gialla), che tocca l'area in oggetto. La connessione ecologica tra il parco delle risaie e lo scalo di San Cristoforo. L'attuazione della rete ecologica comunale nel sud ovest di Milano. Nel contesto di questo progetto del Comune di Milano, e della sua rete ecologica, l'area in oggetto riveste un'importanza particolare. Lo studio citato ha identificato, nonostante la costruenda stazione M4, la possibilità di lasciare lì i varchi necessari alla connessione ecologica rimanente tra lo stesso parco delle Risaie e lo scalo di San Cristoforo, ove è pianificata ad oggi una</p>

rinaturalizzazione e un futuro uso a verde urbano con gestione naturalistica. La valutazione dello stato di biodiversità dello scalo di San Cristoforo, e tutta la rete urbana identificata, è beneficiaria di flusso genetico e di biodiversità dal parco delle Risaie attraverso e risulta quindi essere un indicatore, in chiave diminuita, di una ben maggiore biodiversità che giunge proprio dal parco delle Risaie attraverso l'area in oggetto e di cui ne rappresenta quindi lo status minimo e, probabilmente, inferiore. La descrizione dei valori faunistici riscontrati nello scalo di San Cristoforo, area altrove isolata, se non sul suo lato sud, risulta in definitiva una dimostrazione della presenza della stessa biodiversità, in chiave maggiore, nell'area che ne garantisce il raggiungimento, che si trova oggi ad essere oggetto del progetto di trasformazione urbana Merula Chiodi. (\*\*Presenza di immagine non inseribile nella presente osservazione\*\*) Analisi naturalistica dello scalo di San Cristoforo e considerazioni sul parco delle risaie (core area) Nello studio citato sono stati rilevati 368 taxa (specie e sottospecie), pari all'81% della flora della città di Milano (Banfi e Galasso, 1998)<sup>1</sup>. L'ex scalo di Milano San Cristoforo risultato il settore più ricco (245 taxa) dell'area di studio, seguito dalla tratta Porta Romana — San Cristoforo e (229) e dall'ex scalo di Milano Porta Romana (192). Di ciò, potrebbe colpire in particolare la maggior ricchezza di specie della fascia ferroviaria rispetto allo scalo di porta Romana: contro ogni legge biogeografica, ove si afferma che all'aumentare di un'area aumenta, in condizioni naturali, anche il numero di specie presenti (Mc Arthur & Wilson 1967)<sup>2</sup>, la sottile e frammentata fascia in attività ha una produttività maggiore rispetto ad un'area che dovrebbe essere migliore. In realtà, i dati non sorprendono. La situazione conferma anche l'assunto teorico del progetto rotaie verdi, secondo il quale la connettività ecologica lungo la fascia ferroviaria esiste, dipende dalla distanza dell'area "fonte" di biodiversità più vicina, [...CONTINUA DOPO LE NOTE...] (\*\*Note a fondo pagina\*\*) <sup>1</sup> Banfi E. & Galasso G. 1998. La flora spontanea della Città di Milano alle soglie del terzo millennio e i suoi cambiamenti a partire dal 1700. Memorie della Società di Scienze Naturali e del Museo Civico di Storia Naturale di Milano, volume XXVIII, fascicolo I. <sup>2</sup> MacArthur, R. H. and Wilson, E. O. 1967. The Theory of Island Biogeography. Princeton, N.J.: Princeton University Press. [...CONTINUA...] che va quindi preservata. L'area fonte è il parco delle risaie, connessa all'area di studio del progetto attraverso l'area che sarebbe impattata dalla costruzione della strada ad alto scorrimento. Secondo lo studio, se "le aree marginali degli scali sono in prevalenza prive di valore naturalistico, non mancano tuttavia situazioni di relativo pregio, come gli arbusteti della porzione orientale di San Cristoforo, caratterizzati da elementi tipici della classe Rhamno-Prunetea (es. Rosa gr. canina, Crataegus monogyna)". Ancora una volta l'area più vicina al parco delle Risaie risulta essere la migliore dello studio dal punto di vista botanico e questo è dovuto alla sua connessione. Per quanto riguarda la fauna entomologica (insetti, anche non volatori), lo studio descrive come a fronte di una generale povertà di specie, "migliore sembra essere la situazione allo Scalo S. Cristoforo e nel tratto di linea appena seguente ove, oltre ad una maggior ricchezza di specie, per alcune di esse si riscontrano anche densità notevoli" e come "Ciò sia dubbio dovuto ad una maggiore varietà e naturalità degli ambienti in funzione della vicinanza con le aree naturali circostanti la città". Questo verifica ancora una volta l'importanza potenziale, funzionale ed ecologica dell'area minacciata dalla strada Merula-Chiodi, il cui impatto ecologico si estende quindi, potenzialmente, ad un impoverimento di un'area ben più vasta. Lo scalo più connesso al parco delle risaie risulta essere allo stesso modo la più interessante per i dati erpetologici e l'unica in grado di ospitare il rospo smeraldino Bufo viridis, specie elencata in appendice II della Convenzione di Berna e appendice IV della direttiva Habitat (92/43/CEE). Gli anfibi necessitano acqua e le risaie del parco delle risaie hanno consistenti popolazioni di anfibi. Essi giungono oggi alla futura oasi urbana su una zona che, a valle della costruzione della Merula — Chiodi, diverrebbe per le specie indicate un punto ad alta mortalità, a causa del traffico e dell'impatto sulla migrazione. Tra i mammiferi, la stessa area è inoltre l'unica dove si registrano la presenza del riccio europeo Erinaceus europaeus, tra altre specie solo antropofile (gatti e topi). Lo studio ornitologico non mette invece in luce importanti differenze ecologiche dello scalo di San Cristoforo, ma una generale ricchezza di specie (fino a 51 specie) presenti nelle aree urbane a contatto con aree verdi e dismesse. L'area di studio viene identificata come area di nidificazione e soprattutto di sosta in migrazione, per diverse specie. Tutto questo (inclusa la riscontrata mancanza del fenomeno di una differenza sostanziale solo per, unico taxon tra altri, gli uccelli — fortemente volatori e quindi meno soggetti al paesaggio circostante) non fa che confermare l'importanza di una connessione ecologica da mantenere sul terreno tra il Parco delle risaie e

un'intera rete ecologica esistente nel sud di Milano. **CONCLUSIONI:** L'area oggetto della costruzione della costruzione della strada, in modo dimostrato da uno studio di fattibilità finanziato da Fondazione CARIPLO e implementato, tra altri, dal Comune di Milano, rappresenta un' area la cui biodiversità è quindi superiore a quella indagata (lo scalo di S Cristoforo) e inferiore al parco delle risaie stesso, venendo dunque a costituire un corridoio ecologico fondamentale e un fattore limitante per il mantenimento dell'intera rete nel sud di Milano. Dal punto di vista meramente naturalistico, La costruzione della strada Merula - Chiodi è un danno paesaggistico ed ecologico che, in aggiunta al deposito M4, impatta su una dimostrata connessione ecologica e sulla realizzazione di un progetto citato nell' ADP scali 2017, che potrebbe nel prossimo futuro porre Milano come una città smart a livello europeo e all' avanguardia, dove le "nature based solutions" procurano benefici sociali ai cittadini. La cosa si aggiunge al fatto che le politiche ambientali proclamate dalla presente amministrazione sono altre e fatte, almeno a parole, di sostenibilità, mobilità dolce e della necessità di preservare e ripristinare aree verdi senza un cambio di uso del suolo. La costruzione di una strada ad alto traffico crea abbandono per la poca vivibilità. Ciò crea mancanza di sicurezza, e disagio sociale. Si auspica dunque, per l'area in oggetto di costruzione di una strada, la necessità di un ripristino ambientale e sociale, che possa dialogare con un uso sostenibile dello spazio senza altre e inutili concessioni alla mobilità pesante ed inquinante:

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Premesso quanto sopra osservato e considerato chiediamo, ascoltando anche le richieste del territorio in sede di nuova istruttoria, di chiarimenti valutativi e di analisi, di:</p> <p>D) Evitare La costruzione di una strada ad alto traffico, che creerebbe abbandono per la poca vivibilità. Ciò induce mancanza di sicurezza, e disagio sociale. Si auspica dunque, per l'area in oggetto la necessità di un ripristino ambientale e sociale, che possa dialogare con un uso sostenibile dello spazio senza altre e inutili concessioni alla mobilità pesante ed inquinante.</p>

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

### **Valutazione tecnica**

Il nuovo collegamento stradale, previsto dal Piano di Governo del Territorio, ha dimostrato la sua sostenibilità a seguito della valutazione condotta dal PUMS. I risultati di tali valutazioni sono riportati alla pagina 211 del Documento di Piano ed alla pagina XIII dell'Appendice 2.

L'osservazione risulta inoltre non accoglibile in quanto non è stata indicata l'operazione da eseguire e il testo nuovo non si configura come testo coerente con i contenuti del testo originale. Il testo nuovo si configura infatti come una proposta aventi contenuti avulsi, e non suffragati da dati tecnici, rispetto al testo del PUMS.

### **Modifica proposta**

### **Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
111_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460637/2017	09/10/2017 11:57:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.2 Servizi – Parcheggi per biciclette	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	INSERIRE il seguente punto: “Rastrelliere per biciclette: venga prevista l'esenzione dal pagamento di occupazione suolo pubblico per la installazione, concordata col Comune per forma ed ingombro, di rastrelliere per uso pubblico da parte di soggetti terzi a proprie spese”.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'Amministrazione comunale già promuove e sostiene la crescita della mobilità ciclistica per gli spostamenti quotidiani, convinta che ogni spostamento inizi e termini dove c'è un parcheggio per le biciclette. A tale scopo, oltre ad attivarsi per la diffusione delle aree di sosta con finanziamenti pubblici, il Comune di Milano favorisce l'individuazione di nuove aree di sosta servite da rastrelliere di proprietà privata ad uso pubblico, proposte, realizzate e mantenute da soggetti terzi all'Amministrazione esenti dal pagamento del canone OSAP.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione. - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
111_02	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460637/2017	09/10/2017 11:57:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.2 Servizi – Parcheggi per biciclette	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Rastrelliere per biciclette: venga prevista l'esenzione dal pagamento di occupazione suolo pubblico per la installazione, concordata col Comune per forma ed ingombro, di rastrelliere per uso pubblico da parte di soggetti terzi a proprie spese.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 111_01.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione. - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
120_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457992/2017	09/10/2017 12:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Subordinare la progettazione e costruzione di nuove piste ciclabili anche qualora previste nel PUMS, alla effettuazione di indagini sull'utilizzo delle piste ciclabili già esistenti.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non viene accolta in quanto la progettazione e realizzazione non afferisce alla scala del PUMS il quale è uno documento di pianificazione strategica. Si segnala inoltre che in seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica, anche a partire dallo sviluppo di specifiche indagini riguardanti l'utilizzo dei percorsi esistenti.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione. - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
122_02	Lorenzo Canali	455800/2017	09/10/2017 12:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Completamento della rete, continuità della rete. Continuità della rete ciclabile tra via Pallavicino, via Vincenzo Monti e via Ferrucci. Attualmente la pista ciclopedonale di via Pallavicino è molto frequentata, purtroppo finisce poi nel nulla costringendo i ciclisti o ad una pericolosa immissione in strada in via Rossetti o, come fanno quasi tutti, ad utilizzare il marciapiede di via Reggimento Savoia Cavalleria come una ciclabile. Il fatto di trasformare quel pezzo di via da di fatto ad ufficiale permetterebbe di:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• nel piccolo collegare la inutilizzata pista di via Vincenzo Monti a quella di via Pallavicino</li> <li>• in una visione più d'insieme permetterebbe di unire tramite una ciclabile il naviglio grande con il Parco Sempione</li> <li>• permetterebbe di avere diverse scuole servite da una ciclabile, tutto il complesso del Leone XII Con un ulteriore piccolo collegamento attraverso il giardino Valentino Bompiani e via Linneo si potrebbero addirittura:</li> <li>• nel piccolo collegare altri due complessi scolastici, quindi oltre al Leone XIII, quello del Liceo Classico Cesare Beccaria e l'Istituto Complessivo Linneo</li> <li>• collegare la pista di via Ferrucci il naviglio grande e la zona di via Tortona, a corso Sempione (futura ciclabile)</li> <li>• collegare i tre plessi scolastici tramite ciclabile alla fermata della linea uno di Pagano Un ulteriore non trascurabile fatto sarebbe quello di impedire, come in via Pallavicino, la sosta irregolare sul marciapiede di auto in via Reggimento Savoia Cavalleria, sosta irregolare non dovuta a carenza di parcheggio in quanto le strisce blu dal lato opposto della strada sono sempre libere.</li> </ul>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Pg 217 I collegamenti stradali che rientrano in questa categoria afferiscono esclusivamente a previsioni che riguardano il completamento della rete stradale locale. In quanto tali garantiscono l'accessibilità agli ambiti di trasformazione urbanistica e, in alcuni, casi, risolvono criticità pregresse. Come ad esempio il tratto di marciapiede in via Reggimento Savoia Cavalleria che si trova tra la pista ciclopedonale di via Pallavicino, che attualmente finisce nel nulla all'altezza di via Rossetti, e il tratto di via Vincenzo Monti che attualmente finisce nel nulla all'altezza di piazza Papa Giovanni XIII</p>



**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

**Valutazione tecnica**

L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

**Modifica proposta**

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione.
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_13	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Riteniamo tale investimento inutile in quanto è prassi diffusa tra i ciclisti dotarsi di pompe da applicare al telaio delle stesse biciclette.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette.</li></ul>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta coerente con le linee guida del PUMS che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione e quindi degli inquinanti. A supporto del PUMS è stata approvata l'11 gennaio 2018 la Legge n. 2/18, approvata, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", con l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di migliorare quindi l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_14	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>La parte di testo della quale si richiede l'eliminazione specifica interventi che, a nostro avviso, andrebbero in maniera significativa a congestionare ulteriormente il traffico veicolare. Ottenendo peraltro il risultato opposto a quello sperato e verso il quale dovrebbe tendere il PUMS stesso, ovvero la diminuzione dell'inquinamento. Per quanto riguarda la colorazione dell'asfalto, questa viene giudicata da noi negativamente in quanto pericolosa in fase di arresto specialmente per chi percorre le strade con motocicli e ciclomotori. In conclusione non riteniamo che la via per l'incremento degli utilizzatori delle biciclette sia quella di vessare fino allo sfinimento i proprietari e gli utilizzatori di veicoli a motore.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• assegnare priorità di precedenza alle intersezioni e ridurre le intersezioni semaforizzate con le vie della rete locale, agevolando e limitando i tempi di attraversamento delle intersezioni complesse e semaforizzate;</li> <li>• dare priorità al transito dei ciclisti nelle intersezioni semaforizzate, con la regolazione di onde verdi, l'anticipazione per i ciclisti della fase di luce verde;</li> <li>• realizzare percorsi in sede propria o corsia riservata di sezione idonea a consentire il sorpasso agevole e sicuro tra ciclisti, limitando i rallentamenti e le fermate alle intersezioni semaforizzate;</li> <li>• eliminare le situazioni di promiscuità con i pedoni e i veicoli ovunque queste creino condizioni precarie di sicurezza, minore efficienza e comfort degli spostamenti;</li> <li>• costruire nuove passerelle, rampe, ponti e sottopassi ciclabili in corrispondenza di barriere infrastrutturali, agevolando – attraverso soluzioni risolutive – il superamento dei punti di criticità massima della rete;</li> <li>• agevolare l'attraversamento delle strade per imboccare l'itinerario principale nella direzione desiderata;</li> <li>• facilitare il superamento di ponti, passerelle e scalinate inserendo, laddove possibile, canaline specifiche per il trasporto a mano delle biciclette.</li> </ul> <p>Nel resto della rete:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• consentire di seguire i tragitti più brevi per raggiungere gli itinerari principali, per esempio garantendo ai ciclisti la possibilità di percorrere le strade in entrambi i sensi di marcia, all'occorrenza mediante la realizzazione di tratti in corsia riservata o sede propria;</li> <li>• creare by-pass per ciclisti laddove siano stati realizzati interventi di moderazione del traffico per gli altri utenti;</li> <li>• mantenere il transito dei ciclisti laddove si provveda a limitare quello dei veicoli a motore;</li> <li>• agevolare il superamento dei punti di criticità minima, come i passaggi stretti, i cordoli che impediscono o rendono difficoltoso il transito;</li> <li>• favorire comportamenti corretti anche fornendo risposte nuove alle diffuse</li> </ul>	

<p>esigenze di maggiore praticità, per esempio introducendo attraversamenti ciclabili che consentano manovra prima non ammesse.</p> <p>L'amministrazione ha il compito di adottare quei provvedimenti che aiutino la popolazione a superare i timori e le paure che frenano o inibiscono la disponibilità individuale all'uso frequente della bicicletta, vale a dire:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• aumentare lo spazio disponibile per i ciclisti, sia allargando le piste ciclabili che i percorsi pedonali e ciclabili laddove promiscui (e comunque preferendo, nel secondo caso, la separazione tra ciclisti e pedoni);</li><li>• moderare la velocità dei veicoli a motore lungo le strade dove si reputi più opportuna o sia obbligata la soluzione della promiscuità nel traffico tra veicoli a motore e ciclisti, onde ridurre la differenza di velocità tra gli uni e gli altri;</li><li>• limitare il traffico di veicoli a motore, riducendo il numero e la lunghezza complessiva di questi spostamenti;</li><li>• adottare provvedimenti di regolamentazione della circolazione che riducano l'accessibilità dei veicoli a motore a pochi aventi diritto, riducendo quindi le possibilità di conflitto e il rumore da traffico, che tolgono serenità negli spostamenti;</li><li>• ampliare la rete di percorsi protetti e dedicati e dando ad essa continuità, qualità e comfort, sia in sede propria che in corsia riservata ricavata dalla carreggiata o dal marciapiede;</li><li>• ridurre i rischi di conflitto in fase di apertura delle portiere dei veicoli;</li><li>• rendere più visibili gli attraversamenti ciclabili, per esempio grazie alla colorazione della pavimentazione; migliorando in generale la visibilità reciproca tra gli utenti, sia lungo i tracciati che in particolare alle intersezioni;</li><li>• estendere gli interventi di manutenzione della rete, eliminando o coprendo le rotaie fuori esercizio e dando complanarità alle pavimentazioni in pietra, oppure estendendo le superfici in conglomerato bituminoso;</li><li>• applicare soluzioni innovative (si veda paragrafo precedente rispetto alle attese modifiche legislative in materia), tra cui la linea di arresto avanzata, la svolta a sinistra in due tempi previo accostamento a destra, l'utilizzo di lanterne semaforiche dedicate ai ciclisti per consentire manovre di svolta specializzate;</li><li>• modificare l'assetto strutturale delle strade e delle intersezioni laddove la presenza del ciclista e degli altri veicoli a motore non sia compatibile, agendo di volta in volta con la soluzione tecnica più confacente al miglioramento della sicurezza e del senso di sicurezza percepito dagli utenti (vale a dire con interventi di separazione tra i flussi o con idonei provvedimenti di moderazione di velocità che garantiscano ugualmente l'obiettivo mantenendo la promiscuità).</li></ul>	
--	--

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

**Valutazione tecnica**

La richiesta non risulta coerente con le linee guida del PUMS che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione e quindi degli inquinanti. A supporto del PUMS è stata approvata l'11 gennaio 2018 la Legge n. 2/18, approvata, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", con l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di migliorare quindi l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana.

***Modifica proposta***

***Note***

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_19	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Nell'area compresa lungo la direttrice: Giulio Romano, Bellezza, Parco Ravizza, Bocconi, Tabacchi e via Pavia insistono diverse Scuole di vario grado e Università. Attualmente la contiguità di molteplici progetti e ristrutturazioni in atto, anche in ambito Sarfatti-Bocconi presentano la necessità di predisporre una ciclovia orizzontale di collegamento tra l'esistente ciclabile di Corso Lodi M3 da Piazza Buoizzi fino congiungersi con la prevista Alzaia Naviglio Pavese del Progetto VenTo.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Prevedere la progettazione e realizzazione di una ciclabile bidirezionale da Piazza Buoizzi a via Pavia anche mediante contrattazione degli oneri di urbanizzazione previsti nella nuova area Bocconi-Sarfatti

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La proposta è coerente con le linee di indirizzo del PUMS, tuttavia, per l'analisi dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di dettaglio. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_20	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Nell'area compresa lungo la direttrice: Missaglia-Abbiategrasso in previsione della realizzazione del Parcheggio a raso, dotato di Velostazione videosorvegliata, con le necessarie connessioni di sicurezza alle esistenti ciclabili bidirezionali di via Dudovich e Missaglia, occorre prevedere nella continuità del progetto radiante, la regolare prosecuzione da e verso il centro di Milano, fino a connettersi e intrecciare altri percorsi esistenti e in progettazione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Prevedere la realizzazione di una ciclabile bidirezionale già presentata preliminarmente in continuità con l'esistente tronco in via Dudovich in prossimità della Cascina Campazzo che prosegua lungo la via Treccani Degli Alfieri, Lusitania, Aicardo-Boeri, Baravalle, Porta Lodovica.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_21	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Nell'area compresa lungo la direttrice: Montegani-Abbiategrasso esiste un nuovo tronco di pista ciclabile bidirezionale realizzata in via Neera dall'incrocio con il Naviglio Pavese fino all'angolo con via Montegani. E' necessario prevedere in continuità con quanto già deliberato dal precedente Consiglio di Zona 5 negli anni scorsi, un opportuno collegamento di questa opera con la ciclabile prevista di cui all'osservazione n.2 prolungando il tratto di via Neera-Montegani verso Isimbardi, Palmieri fino ad incrociare via Lusitania.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Prevedere la realizzazione di una ciclabile bidirezionale già approvata preliminarmente in continuità con l'esistente tronco in via Neera ang. Montegani che prosegua lungo la via Neera, Isimbardi, Palmieri fino a congiungersi con la via Lusitania.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_13	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3 Mobilità ciclistica	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Il tentativo di eliminare definitivamente le auto all'interno della città di Milano è fallimentare e poco utile alla cittadinanza.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare il testo da "limitare il traffico dei veicoli a motore, riducendo il numero e la lunghezza complessiva di questi spostamenti" a "che tolgono serenità negli spostamenti"	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta coerente con le linee guida del PUMS che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione e quindi degli inquinanti. A supporto del PUMS è stata approvata l'11 gennaio 2018 la Legge n. 2/18, approvata, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", con l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di migliorare quindi l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
017_02	(Gruppo "Cavalcavia Serra - Milano in alta quota") Portavoce Gruppo "Cavalcavia Serra - Milano in alta quota" - Silvia Marta Flavia Di Stefano	460652/2017	26/09/2017 10:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo

#### **Motivazione**

• Il tratto P.zzle Lugano – ponte della Ghisolfa – viale Monte Ceneri (incrocio con via Mac Mahon), pur essendo l'unico collegamento stradale tra Bovisa e Cagnola è pensato unicamente come asse viario per scorrimento delle auto, rendendo molto pericoloso il transito di biciclette. L'alternativa che oggi si presenta ai ciclisti è quella di invadere lo stretto marciapiede e di portare a braccio la bici sul tratto di scale presente in via Castellino da Castello. • L'incrocio viale Serra – viale De Gasperi è pericoloso per il traffico sempre consistente causato dall'immissione delle auto provenienti dal Cavalcavia Serra e dal vicino imbocco dell'autostrada.

#### **Testo originale**

Altri interventi sono di prossimo avvio o nelle fasi definitiva o esecutiva della progettazione (segue elenco di quelli più importanti e significativi):

☒ l'itinerario lungo il Naviglio Pavese, in riva orografica destra, lungo l'alzaia, caratterizzato da una sequenza di provvedimenti diversi tra cui l'area pedonale in prossimità della Darsena, piste ciclabili e interventi di moderazione del traffico;

☒ l'itinerario Gioia – Bicocca – Parco Nord, da Cassina de' Pomm fino a Viale Berbera all'ingresso del Parco Nord: l'intervento completa, insieme ad altri, l'itinerario lungo Via Gioia, e riqualifica, adeguandoli a norma, alcuni tracciati esistenti nell'area universitaria della Bicocca; si aggancia poi alle nuove strutture del ponte sulla ferrovia di Via Breda, già realizzate; all'interno dell'area Bicocca sono programmati altri interventi grazie a trasformazioni urbanistiche in atto, finalizzati a completare anch'essi la rete e riqualificarla; lungo Via Gioia sono poi programmati altri interventi, anche grazie ad interventi edilizi, che completano o migliorano la rete esistente, in particolare nella zona sud vicino alla cerchia dei Bastioni;

☒ l'itinerario Amendola – Conciliazione, che completa il tracciato già esistente in Via Monte Rosa e, seguendo il tracciato della M1, porta la mobilità ciclistica alla cerchia dei bastioni, in Piazza della Conciliazione;

#### **Testo nuovo**

Dopo la frase: Altri interventi sono di prossimo avvio o nelle fasi definitiva o esecutiva della progettazione (segue elenco di quelli più importanti e significativi): • l'itinerario ciclabile P.zzle Lugano – ponte della Ghisolfa – viale Monte Ceneri (incrocio con via Mac Mahon). • il tratto ciclabile via Traiano – Piazza Stuparich

<p>☒ l'itinerario del Sempione, che in prossimità di Piazza Firenze (dall'altezza di Via Biondi) si collega all'itinerario Duomo – Sempione in fase di completamento, crea continuità e riqualificazione lungo l'intero asse fino all'Arco della Pace e al parco Sempione;</p> <p>☒ in zona est si evidenziano tutti gli interventi che si attueranno al termine dei cantieri della M4, in particolare lungo Corso Plebisciti al centro del parterre alberato e – attraverso la riqualificazione parziale del tracciato che attraversa Piazzale Susa – lungo Viale Argonne;</p> <p>☒ nella zona dell'Ortica, nuovi interventi di trasformazione edilizia finanzieranno la riqualificazione stradale lungo le vie Console Flaminio, dei Canzi e Bistolfi introducendo nuove piste ciclabili che diventeranno parte del tracciato della Cintura Verde; a questi interventi è associata anche la riqualificazione ambientale e strutturale del sottopassaggio della ferrovia in fondo a Via Amadeo;</p> <p>☒ nella zona della Stazione Centrale, si evidenzia l'adeguamento strutturale della pista ciclabile in segnaletica di Via Vittor Pisani e il completamento della continuità in Piazza della Repubblica, Viale Monte Santo e Viale Città di Fiume;</p> <p>☒ lungo la cerchia dei Bastioni, in corrispondenza di Porta Volta, interventi di trasformazione urbanistica finanzieranno nuove connessioni ciclabili in Piazzale Baiamonti e Via Ceresio, in connessione con la riqualificazione completata già realizzata davanti al Cimitero Monumentale grazie alle sistemazioni superficiali operate da M5;</p> <p>☒ l'intervento di Via Morgagni, Piazza Bacone, Via Paracelso e Via Donatello, che crea itinerario e continuità tra Porta Venezia e Città Studi, fino a Piazza Piola;</p>	
--	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, infatti gli itinerari proposti sono già inseriti nella rete prioritaria PUMS. Non si ravvisano quindi elementi per modifiche al piano. L'osservante ha erroneamente indicato l'inserimento nel capitolo Scenario di riferimento che raccoglie gli interventi in fase di avvio o già progettati.
--

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b> - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione
--

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
031_03	Fabio Lopez Nunes	449162/2017	05/10/2017 14:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Come già più volte segnalato, nella scelta degli itinerari della rete portante del PUMS manca un anello che è il meno difficoltoso da realizzare e forse il più attrattivo per l'utenza ciclistica, in quanto intermedio fra bastioni e cerchia filoviaria, a minore intensità di traffico già oggi e con ampio spazio disponibile per le scelte progettuali: quello che utilizza in gran parte i cosiddetti viali dei bagolari; trova attualmente alcune soluzioni della continuità, che però saranno risolvibili con progetti già previsti, ovvero lo scavalco delle barriere dei navigli e della ferrovia vigevanese, nonché dello scalo Farini.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>sostituire le tavole degli itinerari ciclabili del PUMS con tavole che integrino l'anello ciclabile intermedio o dei bagolari, ovvero partendo dalla Stazione Centrale: Ponchielli, Scarlatti, Bacone, Eustachi, Castel Morone, Cadore, Libia, Tiraboschi, Papi, Piacenza, Giulio romano, Bellezza, Bach, Sarfatti, Tabacchi, Pavia, Parco Argelati (in parte da realizzare), scavalco Nav.Grande, Bergognone. California, Elba, Piemonte, Buonarroti, City Life, Domodossola-Poliziano-Induno o Arona-Losanna, intervento Scalo Farini con collegamento verso Porta Garibaldi e Lancetti, Alserio, Pola, Galvani. Modificare di conseguenza i dimensionamenti del PUMS</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il percorso è in realtà già individuato nel PUMS all'interno del sistema di aree dove è prevista la moderazione del traffico, quindi inserito in un sistema di ridisegno urbano complessivo che comprende anche la protezione di alcuni ambiti più sensibili (ad es. via Pisacane). Inoltre per l'analisi dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di dettaglio. Si evidenzia infatti che, a seguito dell'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
042_06	(Comune di Bareggio) Sindaco - Giancarlo Lonati	449502/2017	06/10/2017 12:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>In un quadro di coerenza con la finalità del PUMS di mantenere e sviluppare “una visione metropolitana del sistema” e di facilitare e sostenere la ciclabilità intercomunale che consenta un accesso alternativo alla rete ferroviaria e metropolitana razionalizzando l’uso dei veicoli a motore, si chiede che il PUMS preveda i seguenti collegamenti di coordinamento delle rete ciclabile esistente tra i comuni dell’hinterland e quelli del Comune di Milano come di seguito specificato: • Collegamento ciclabile lungo la direttrice ex SS. 11 Bareggio- Cornaredo- Settimo Milanese – Milano • Collegamento ciclabile tra Bareggio Cornaredo-Rho-Però-Milano • Collegamento Bareggio- Cornaredo – Pregnana Milanese per Stazione FFSS/Passante ferroviario In linea generale si evidenzia la necessità di predisporre contestualmente alle stazioni di interscambio non solo di zone di sosta autoveicoli, ma sistemi di attestazione delle ciclabili con relative velostazioni, depositi sicuri con sistemi di sorveglianza e gestione degli accessi automatici. Le velostazioni devono essere incluse nei progetti di estensione della metropolitana nonché presso le Stazioni Ferroviarie esistenti e in progetto.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Se da un lato assume una valenza maggiormente turistica, dall’altro è fondamentale perché interseca le grandi radiali del telaio portante per gli spostamenti sistematici in bicicletta, la cui continuità è leggibile anche oltre il confine di Milano, e allo stesso tempo (vedere Figura 7.34), può costituire un valido sistema per l’interscambio modale con il TPL.</p>	<p>A tal fine si prevedono i seguenti collegamenti di coordinamento delle rete ciclabile esistente tra i comuni dell’hinterland e quelli del Comune di Milano come di seguito specificato: • Collegamento ciclabile lungo la direttrice ex SS. 11 Bareggio- Cornaredo- Settimo Milanese – Milano • Collegamento ciclabile tra Bareggio Cornaredo-Rho-Però-Milano • Collegamento Bareggio- Cornaredo – Pregnana Milanese per Stazione FFSS/Passante ferroviario Alle stazioni di interscambio, metropolitane nonché ferroviarie esistenti e in progetto, saranno previste le velostazioni, depositi sicuri con sistemi di sorveglianza e gestione degli accessi automatici.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

**Valutazione tecnica**

L'integrazione proposta è già contenuta tra le strategie di individuazione del PUMS (cap. 7.3.3.1). Non si ritiene inoltre coerente con l'impostazione del documento inserire un elenco con l'indicazione di un determinato itinerario che comunque è inserito nella rete prevista dal piano MIBici e indicato nella tavola 6. "I tracciati prioritari sono prevalentemente radiali e si sviluppano tra centro e periferia: essi proseguono, in continuità con i percorsi individuati nei comuni esterni al territorio milanese, per consentire e agevolare gli spostamenti lavorativi e soprattutto per il tempo libero e il cicloturismo" Anche la realizzazione delle velostazioni è ritenuta prioritaria nelle strategie del PUMS per lo sviluppo della mobilità ciclistica (cap. 7.3.3).

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
034_01	(Comune di Settimo Milanese) Sindaco - Sara Santagostino Pretina	449187/2017	05/10/2017 17:20:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>Potenziamento delle reti ciclabili di collegamento con i Comuni di prima fascia. In particolare per il Comune di Settimo Milanese, nella figura 7,34 è identificabile un unico itinerario che penetra nel territorio comunale attraverso l'asse della Via Novara.</p> <p>Per le altre direttrici di collegamento tra i Comuni di Settimo Milanese e Milano non risultano evidenziati interventi sui possibili itinerari.</p> <p>Si richiama ancora l'attenzione, come fatto in occasione dell'iter per l'approvazione del PUT del Comune di Milano e per la VAS del PUMS, sulla necessità di mettere in sicurezza la Via Seguro, anche istituendo un senso unico che permetterà la realizzazione di un itinerario ciclopedonale di collegamento.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_07	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p><b>MOBILITA' CICLISTICA</b> Il tema della mobilità ciclistica e in particolare l'estensione degli ambiti riservati alla mobilità dolce, già previsti dal PGTU e riconfermati e ampiamente potenziati nel PUMS, costituisce per Confcommercio Milano un valido contributo al miglioramento della fruibilità sostenibile della città. Non vi è quindi alcuna preclusione rispetto a interventi di tale natura, a condizione che vengano tenuti nella massima considerazione due aspetti che Confcommercio Milano ritiene fondamentali: 1.</p> <p>l'attenzione alla incompatibilità di una pista ciclabile in sede propria con la rete economica che si affaccia lungo le vie della città. Considerato che le attività economiche e di servizio presenti in città sono tra le funzioni che maggiormente contribuiscono, con il loro ruolo di presidio del territorio, a dare qualità e vivibilità al tessuto urbano, nella scelta di realizzare piste ciclabili lungo vie commerciali è necessario tenere in considerazione il forte impatto che le stesse rivestono sull'accessibilità ai negozi. La miglior soluzione rimane quella di privilegiare interventi di riduzione della velocità del traffico viabilistico per garantire la sicurezza delle biciclette, senza sedi proprie delimitate da cordoli. Si tratta di verificare che le piste non creino ostacolo all'accessibilità dei mezzi di servizio ai punti vendita nelle operazioni di carico e scarico delle merci (soprattutto nei casi di merce ingombrante) e tengano in debita considerazione le presenze di plateatici delle attività di pubblico esercizio. 2. lo sviluppo di una cultura del rispetto delle regole anche per chi utilizza le biciclette, promuovendo controlli e attivando sanzioni per i ciclisti che non rispettano le regole del Codice della Strada. In particolare: Sulla scorta di tutte le considerazioni sviluppate non riteniamo quindi possibile, per tutti gli assi a forte concentrazione commerciale, la realizzazione di una pista ciclabile in sede propria lungo i fronti commerciali. Diversamente proponiamo di privilegiare interventi di riduzione di velocità del traffico automobilistico per rendere sicuro il percorso ciclabile o, come nel caso di Corso Buenos Aires, il ridisegno dei percorsi su due ruote lungo itinerari limitrofi, ma a servizio dell'asse commerciale, con opportune aree di sosta per i mezzi a due ruote.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Si potranno introdurre itinerari "a traffico ciclistico privilegiato", ovvero nell'ottica di garantire continuità, una composizione di interventi e discipline a "priorità ciclabile" avendo quindi a disposizione, oltre a piste ciclabili in struttura e segn	Si potranno introdurre itinerari "a traffico ciclistico privilegiato", ovvero nell'ottica di garantire continuità, una composizione di interventi e discipline a "priorità ciclabile" avendo quindi a disposizione, oltre a piste ciclabili in struttura e segnaletica altri strumenti di regolazione quali, per esempio: percorsi ciclopedonali; Aree Pedonali, dove è concessa la circolazione delle biciclette; Zone 30, dove la moderazione della velocità deve garantire sicurezza; Zone a Traffico Limitato, dove, con opportuna limitazione della circolazione ai soli residenti ed aventi diritto, in numero comunque esiguo, la bicicletta deve trovare un percorso

	<p>idoneo, fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale, nelle strade che abbiano le caratteristiche adeguate per ospitarlo. L'itinerario a traffico ciclistico privilegiato in corrispondenza di concentrazioni commerciali deve essere attuato attraverso azioni di sola moderazione della velocità, escludendo le piste ciclabili in sede propria lungo i fronti commerciali. (...) Le elaborazioni effettuate hanno consentito di stimare un indicatore di efficienza, per i diversi rami che compongono la rete, rappresentato dai volumi medi di traffico attratti, indicatore al quale può farsi corrispondere un grado di priorità realizzativa<sup>57</sup>. L'analisi conferma il ruolo delle vie radiali principali, ad iniziare dall'asse Buenos Aires – Monza, ovvero l'itinerario già emerso dalle richieste dirette dei cittadini e delle zone, e dall'asse Missaglia-Abbiategrasso-Montegani. Corso Buenos Aires, caratterizzato da un consistente flusso veicolare, è l'esempio di "itinerario a traffico ciclistico privilegiato" dove il tracciato ciclistico invece che svilupparsi lungo lo stesso asse, sarà disegnato e progettato nelle vie limitrofe, ma a servizio dell'arteria commerciale mediante il posizionamento dei necessari parcheggi per la sosta delle biciclette in corrispondenza delle intersezioni tra la pista e l'asse commerciale.</p>
--	--

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

### **Valutazione tecnica**

La richiesta non risulta coerente con le linee guida del PUMS che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione, soprattutto attraverso l'individuazione di un telaio di itinerari portanti che necessariamente si devono sviluppare sulle direttrici principali per consentire una maggiore efficienza negli spostamenti. Solo in questo modo la bicicletta potrà essere considerata un vero e proprio mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro. Ogni situazione verrà quindi valutata caso per caso, verificando la compatibilità con il contesto urbano e nel rispetto delle diverse utenze.

Infine, per l'analisi dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di dettaglio. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

### **Modifica proposta**

### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_10	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>In un quadro di coerenza con la finalità del PUMS di mantenere e sviluppare “una visione metropolitana del sistema” e di facilitare e sostenere la ciclabilità intercomunale che consenta un accesso alternativo alla rete ferroviaria e metropolitana razionalizzando l’uso dei veicoli a motore, si chiede che il PUMS preveda i seguenti collegamenti di coordinamento delle rete ciclabile esistente tra i comuni dell’hinterland e quelli del Comune di Milano come di seguito specificato: • -Collegamento ciclabile lungo la direttrice ex Ss. 11 – Cornaredo- Settimo Milanese – Milano • -Collegamento ciclabile tra Cornaredo- Rho-Però-Milano • -Collegamento Cornaredo- Rho per Stazione FFSS/Passante ferroviario (linee S5 ed S6) • -Collegamento Cornaredo – Pregnana Milanese per Stazione FFSS/Passante ferroviario In linea generale si evidenzia la necessità di predisporre contestualmente alle stazioni di interscambio non solo di zone di sosta autoveicoli, ma sistemi di attestazione delle ciclabili con relative velostazioni, depositi sicuri con sistemi di sorveglianza e gestione degli accessi automatici. Le velostazioni devono essere incluse nei progetti di estensione della metropolitana nonché presso le Stazioni Ferroviarie esistenti e in progetto. Inoltre è necessario prevedere un sistema di integrazione tariffaria di carattere premiale, per chi sceglie di raggiungere le nuove fermate metropolitane e ferroviarie utilizzando la mobilità ciclabile che passi attraverso l’abbonamento agevolato o con costi ridotti.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Se da un lato assume una valenza maggiormente turistica, dall’altro è fondamentale perché interseca le grandi radiali del telaio portante per gli spostamenti sistematici in bicicletta la cui continuità è leggibile anche oltre il confine di Milano, e allo e allo stesso tempo (vedere Figura 7.34), può costituire un valido sistema per l’interscambio modale con il TPL.</p>	<p>A tal fine si prevedono i seguenti collegamenti di coordinamento delle rete ciclabile esistente tra i comuni dell’hinterland e quelli del Comune di Milano come di seguito specificato:                      Collegamento ciclabile lungo la dirett rice ex SS. 11 Bareggio- Cornaredo- Settimo Milanese – Milano                      Collegamento ciclabile tra Bareggio Cornaredo- Rho-Però-Milano                      Collegamento Bareggio- Cornaredo – Pregnana Milanese per Stazione FFSS/Passante ferroviario. Alle stazioni di interscambio, metropolitane nonché ferroviarie esistenti e in proge tto, saranno previste le velostazioni, depositi sicuri con sistemi di sorveglianza e gestione degli accessi automatici.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

**Valutazione tecnica**

L'integrazione proposta è già contenuta tra le strategie di individuazione del PUMS (cap. 7.3.3.1). Non si ritiene inoltre coerente con l'impostazione del documento inserire un elenco con l'indicazione di un determinato itinerario che comunque è inserito nella rete prevista dal piano MIBici e indicato nella tavola 6. "I tracciati prioritari sono prevalentemente radiali e si sviluppano tra centro e periferia: essi proseguono, in continuità con i percorsi individuati nei comuni esterni al territorio milanese, per consentire e agevolare gli spostamenti lavorativi e soprattutto per il tempo libero e il cicloturismo" Anche la realizzazione delle velostazioni è ritenuta prioritaria nelle strategie del PUMS per lo sviluppo della mobilità ciclistica (cap. 7.3.3).

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_07	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Si nota che la rete ciclabile realizzata e di progetto, mentre privilegia addensandosi nel centro storico e in alcune parti a nord-nordest e sud-sudovest, si rarefa nella parte sudovest della città.</p> <p>Sembra che non siano state considerate, quali mera espressione della volontà degli organismi istituzionali decentrati, le delibere del C.d.Z. 7 n.° 159/2005 P.G. 1241211/2005, n.° 45/2006 P.G. 382769/2006, n.° 2/2008 P.G. 28030/2008, che contenevano numerose e dettagliate indicazioni e suggerimenti, anche tenendo conto dell'opportunità di integrare nella rete diversi tratti di piste esistenti.</p> <p>È opportuno integrare nell'anello ciclabile della cintura verde l'ampia area comunale piantumata compresa tra via Novara e la tangenziale ovest (c.d. bosco di Quinto Romano), completamente inutilizzata e per questo soggetta a degrado e cattive frequentazioni.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“Vengono confermati anche il completamento dell'itinerario verso l'Idroscalo e il prolungamento dell'itinerario di Corso Lodi verso l'interscambio di Rogoredo e San Donato Milanese”	L'anello ciclabile della cintura verde dovrebbe passare da Figino, quindi in via Turbigo, cascina Bettola, area verde compresa tra via Novara e la tangenziale ovest (c.d. bosco di Quinto Romano), strada Casotto (seguendo in parte il fontanile Boriolo), località Crocetta, quindi prosegue in via Piccoli.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_08	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Si nota che la rete ciclabile realizzata e di progetto, mentre privilegia addensandosi nel centro storico e in alcune parti a nord-nord-est e sud-sud-ovest, si rarefa nella parte sud-ovest della città.</p> <p>Sembra che non siano state considerate, quali mera espressione della volontà degli organismi istituzionali decentrati, le delibere del C.d.Z. 7 n.° 159/2005 P.G. 1241211/2005, n.° 45/2006 P.G. 382769/2006, n.° 2/2008 P.G. 28030/2008, che contenevano numerose e dettagliate indicazioni e suggerimenti, anche tenendo conto dell'opportunità di integrare nella rete diversi tratti di piste esistenti.</p> <p>È necessario rivedere il percorso prioritario n.° 12, per collegare e mettere a sistema alcune aree verdi lineari (si veda l'allegato 1, come da delibera del C.d.Z. 7 n.° 72/2008 del 26/5/2008, P.G. 446070/2008), anche in coerenza con il raggio verde n.° 6 previsto dal P.G.T., e realizzarlo più facilmente e senza possibili contrasti (rispetto a un percorso su via delle Forze Armate che comporterebbe l'eliminazione tutta la sosta su carreggiata), oltre che utilizzare al meglio la passerella ciclo-pedonale su via Pertini recentemente ristrutturata ed evitare via Cabella, stretta e appena riqualificata, facendolo passare piuttosto sulla direttrice parallela (strade non riqualificate che hanno una larghezza sottoutilizzata di oltre 20 m).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>"Vengono confermati anche il completamento dell'itinerario verso l'Idroscalo e il prolungamento dell'itinerario di Corso Lodi verso l'interscambio di Rogoredo e San Donato Milanese"</p>	<p>Il percorso radiale di Baggio interesserà, da piazza Pertini, via Pertini, via Mosca, via Castrovillari, via Bagarotti (con collegamento alla pista ciclabile prevista su via Gozzoli, da prolungare), via Cividale del Friuli, e, dopo il passaggio nei giardini di via delle Forze Armate, il parco di via Viterbo, il parco Annarumma, via Saint Bon, poi per via Labus, via Boldini, via Tonezza, via Orsini, viale Caterina da Forlì, ecc.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà</p>

dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_09	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Si nota che la rete ciclabile realizzata e di progetto, mentre privilegia addensandosi nel centro storico e in alcune parti a nord-nordest e sud-sudovest, si rarefa nella parte sudovest della città.</p> <p>Sembra che non siano state considerate, quali mera espressione della volontà degli organismi istituzionali decentrati, le delibere del C.d.Z. 7 n.° 159/2005 P.G. 1241211/2005, n.° 45/2006 P.G. 382769/2006, n.° 2/2008 P.G. 28030/2008, che contenevano numerose e dettagliate indicazioni e suggerimenti, anche tenendo conto dell'opportunità di integrare nella rete diversi tratti di piste esistenti.</p> <p>È necessario programmare un itinerario longitudinale di attraversamento di Baggio (per evitare lunghi aggiramenti del nucleo storico dovuti al sistema dei sensi unici, soprattutto provenendo da sud, perché la lunga barriera viabilistica si estende su tutta via Cabella, da via Valle Isorno a via delle Forze Armate).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Si prevedono altre connessioni: • da via Diotti, parco Diotti-Manaresi, via Manaresi, parco di Baggio (con variante su via Seguro per collegarsi al percorso MiBici di via IV Novembre a Settimo Milanese e collegamento al parco delle Cave attraverso via Broggin), via Masaniello, via Brigatti, via B. M. da Carcano e via Alberico da Rosciate (anche eventualmente con ritorno da via Albona e piazza Sant'Apollinare), parco Valsesia.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_10	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Si nota che la rete ciclabile realizzata e di progetto, mentre privilegia addensandosi nel centro storico e in alcune parti a nord-nordest e sud-sudovest, si rarefa nella parte sudovest della città.</p> <p>Sembra che non siano state considerate, quali mera espressione della volontà degli organismi istituzionali decentrati, le delibere del C.d.Z. 7 n.° 159/2005 P.G. 1241211/2005, n.° 45/2006 P.G. 382769/2006, n.° 2/2008 P.G. 28030/2008, che contenevano numerose e dettagliate indicazioni e suggerimenti, anche tenendo conto dell'opportunità di integrare nella rete diversi tratti di piste esistenti.</p> <p>È necessario realizzare un collegamento radiale dal quartiere degli Olmi a Bisceglie M1, tra l'altro integrando su area comunale (si veda l'allegato planimetrico 2) il tratto di pista sempre illuminato ma del tutto inutilizzato perché si interrompe bruscamente e senza preavviso (si vedano le fotografie allegate 3 e 4).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Si prevedono altre connessioni: • da via degli Ulivi – via Mosca, passando a sud di via Pertini, seguendo il fontanile Franchetti, attraversamento di via Gozzoli, passando a sud di via Parri, parco dei Fontanili, con arrivo a Bisceglie M1 passando, anziché a sud, a nord del carcere minorile Beccaria.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_13	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Si chiede, in accordo con il Comune di Pero, la realizzazione di un collegamento sopraelevato fra il territorio del Comune di Pero e la Stazione M1 Molino Dorino per garantire la continuità della mobilità ciclo-pedonale tra Milano e Pero e l'accesso alla stazione della metropolitana. Per l'itinerario ciclabile prioritario n°15, si chiede di trovare un'alternativa più sicura dell'attuale corsia in carreggiata su Via Gallarate.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La proposta è coerente con le linee di indirizzo del PUMS, tuttavia, per l'analisi dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di dettaglio. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_15	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Non riteniamo che la via per l'incremento degli utilizzatori delle biciclette sia quella di vessare fino allo sfinimento i proprietari e gli utilizzatori di veicoli a motore; inoltre essendo anche la bicicletta un veicolo deve attenersi al codice ed alla segnaletica stradale come qualsiasi altro automezzo.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Si potranno introdurre itinerari "a traffico ciclistico privilegiato", ovvero nell'ottica di garantire continuità, una composizione di interventi e discipline a "priorità ciclabile" avendo quindi a disposizione, oltre a piste ciclabili in struttura e segnaletica altri strumenti di regolazione quali, per esempio: percorsi ciclopedonali; Aree Pedonali, dove è concessa la circolazione delle biciclette; Zone 30, dove la moderazione della velocità deve garantire sicurezza; Zone a Traffico Limitato, dove, con opportuna limitazione della circolazione ai soli residenti ed aventi diritto, in numero comunque esiguo, la bicicletta deve trovare un percorso idoneo, fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta coerente con le linee guida del PUMS che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione e quindi degli inquinanti. A supporto del PUMS è stata approvata l'11 gennaio 2018 la Legge n. 2/18, approvata, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", con l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di migliorare quindi l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_19	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Secondo il Municipio 1, è utile favorire la circolazione delle biciclette in sicurezza e su itinerari "privilegiati" senza che questo comporti la costruzione di nuove piste ciclabili in sede riservata.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire dopo la frase "Si potranno introdurre itinerari a traffico ciclistico privilegiato [...] caratteristiche adeguate per ospitarlo."	"A tali itinerari si dovrà garantire continuità mediante l'individuazione dei percorsi comunque più idonei e consigliati per l'uso della bicicletta, con particolare attenzione alle direttrici radiali (periferia-centro) e circolari (cerchie). Tali percorsi dovranno essere facilmente riconoscibili mediante apposita segnaletica verticale e tramite l'utilizzo di nuove tecnologie e app" ...

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La proposta è coerente con lo scenario di Piano che evidenzia la necessità di individuare un telaio di itinerari portanti da sviluppare lungo le direttrici principali, sia radiali che circolari, per consentire una maggiore efficienza negli spostamenti. Tuttavia per l'analisi dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di dettaglio. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica. Inoltre il tema della segnaletica e dell'individuazione dei percorsi è già trattato nel capitolo 7.3.3.4.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_16	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La realizzazione di piste ciclabili lungo le arterie cittadine ha spesso causato la sottrazione di corsie di marcia e il conseguente aumento del traffico e dell'inquinamento (per esempio viale Lunigiana e piazza Carbonari)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	In ogni caso gli itinerari saranno realizzati evitando la soppressione di corsie lungo gli assi principali che causerebbero l'aumento del traffico e dell'inquinamento e non rimuovendo posti auto su strada.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta coerente con le linee guida del PUMS che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione, soprattutto attraverso l'individuazione di un telaio di itinerari portanti che necessariamente si devono sviluppare sulle direttrici principali per consentire una maggiore efficienza negli spostamenti. Solo in questo modo la bicicletta potrà essere considerata un vero e proprio mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_07	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Aggiungere dopo "In sintesi il PUMS propone:" un nuovo capoverso: "Revisione del piano di illuminazione pubblica per garantire maggiore visibilità e sicurezza agli incroci".

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano già indica la necessità di dare sviluppo al piano dell'illuminazione pubblica al fine di incrementare la sicurezza e la visibilità agli incroci (cfr Cap. 7.3.1.1).

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_08	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	AGGIUNGERE alla fine del paragrafo 7.3.3.1 Reti - LINEE STRATEGICHE le seguenti parole: "Nella progettazione e realizzazione delle piste ciclabili occorre innanzitutto procedere ad una attenta analisi dei costi/benefici che ad oggi è mancata. Prima di finanziare nuove piste ciclabili vanno acquisiti i dati di utilizzo effettivo delle piste già realizzate

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano è stato redatto in considerazione dei risultati di una valutazione costi/benefici che ha riguardato anche il tema degli itinerari ciclabili. Si segnala inoltre che In seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica, anche a partire dallo sviluppo di specifiche indagini riguardanti l'utilizzo dei percorsi esistenti.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_09	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	AGGIUNGERE alla fine del paragrafo 7.3.3.1 Reti - LINEE STRATEGICHE le seguenti parole: "Occorre dare la priorità alla realizzazione di itinerari ciclabili (con le righe disegnate) in modo da non dilapidare risorse economiche che potrebbero essere più utilmente investite nel trasporto pubblico".

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Il testo proposto non può essere recepito nella forma, ma il principio rientra tra gli obiettivi per lo sviluppo della mobilità ciclistica già presenti nel Piano (cfr Cap. 7.3.3).

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_10	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	AGGIUNGERE alla fine del paragrafo 7.3.3.1 Reti - LINEE STRATEGICHE le seguenti parole: "Nella definizione dei percorsi delle piste ciclabili si deve utilizzare il principio di scegliere vie di traffico locale anziché le grandi vie di attraversamento o le cerchie. In questo modo si ottengono due vantaggi: 1. la pista ciclabile non consuma spazi prima adibiti a carreggiata stradale o pedonale e non restringe le vie di forza della città; 2. si consente ai ciclisti di non percorrere strade mediamente molto più inquinate e soggette a gas di scarico."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta coerente con le linee guida del PUMS che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione, soprattutto attraverso l'individuazione di un telaio di itinerari portanti che necessariamente si devono sviluppare sulle direttrici principali per consentire una maggiore efficienza negli spostamenti. Solo in questo modo la bicicletta potrà essere considerata un vero e proprio mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_08	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12.10.2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Si rende necessario ampliare la rete di piste ciclopedonali all'interno del municipio 4 con particolare attenzione al tratto Piola – Romagna lungo Viale Campania, che consente il raccordo le ciclabili di viale Argonne e Piazzale Susa.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Via Delle forze armate, via Ripamonti.	O gli assi viabilistici della circonvallazione esterna nel tratto tra Piola e Romagna lungo viale Campania.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'intervento richiesto è già programmato e rientra tra le priorità dell'Amministrazione e tra gli itinerari prioritari per la mobilità ciclistica, in analogia con quanto realizzato lungo i controviali di viale Romagna proprio per la connessione Piola-Susa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
135_09	(Municipio 4) Delibera Consiglio di Municipio n 52 del 12.10.2017	465955/2017	09/10/2017 23:39:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Realizzazione pista ciclabile in area periferica di vocazione residenziale, da via Salomone a Viale Ungheria, con deviazione su via Zama, facendo passare la ciclabile sul lato ferrovia oggi area a verde.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Dopo osservazione 3 di questo documento.	O nel quartiere periferico del Municipio 4 tra via Salomone e viale ungheria.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'indicazione risulta di eccessivo dettaglio, il percorso proposto non ricade sul telaio degli itinerari portanti, che in quell'area individua parte della rete principale la pista ciclabile di via Mecenate. Inoltre, dopo l'approvazione del PUMS, l'Amministrazione avvierà la redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
136_01	(Comune di Sedriano) Sindaco - Angelo Cipriani	458297/2017	10/10/2017 11:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Nelle finalità del PUMS, in coerenza con visione di un sistema veramente metropolitano volto a sostenere con forza una mobilità sempre più sostenibile in relazione ad una cilabilità intercomunale che possa permettere una fruizione alternativa alla rete ferroviaria e metropolitana razionalizzando l'uso dei veicoli privati a motore, si chiede che il PUMS preveda i seguenti collegamenti di coordinamento delle reti ciclabili esistenti tra i Comuni dell'hinterland e quelli del Comune di Milano così come sotto indicato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Collegamento ciclabile lungo la direttrice SP ex SS11 tra Sedriano – Bareggio – Cornaredo – Rho – Pero - . Milano;</li> <li>• Collegamento ciclabile tra Sedriano – Bareggio – Cornaredo – Pregnana Milanese per la stazione FS/Passante ferroviario. Si evidenzia quindi la necessità di creare nelle stazioni di interscambio, una zona necessaria allo stazionamento dei velocipedisti, c.d. velo stazioni, dotate di depositi sicuri con sistemi di video sorveglianza ed accessi automatici. Le velo stazioni devono essere incluse nei giorni di estensioni della metropolitana e presso le Stazioni Ferroviarie esistenti ed in progetto.</li> </ul>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Se da un lato assume una valenza maggiormente turistica, dall'altro è fondamentale perché interseca le grandi radiali del telaio portante per gli spostamenti sistematici in bicicletta, la cui continuità è leggibile anche oltre il confine di Milano, e allo stesso tempo (vedere Figura 7.34), può costituire un valido sistema per l'interscambio modale con il TPL</p>	<p>A tal fine si prevedono i seguenti collegamenti di coordinamento della rete ciclabile esistente tra i Comuni dell'hinterland e quelli del Comune di Milano così come sotto indicato: • Collegamento ciclabile lungo la direttrice SP ex SS11 tra Sedriano – Bareggio – Cornaredo – Rho – Pero - . Milano; • Collegamento ciclabile tra Sedriano – Bareggio – Cornaredo – Pregnana Milanese per la stazione FS/Passante ferroviario. Alle stazioni di interscambio, metropolitane e ferroviarie esistenti ed in progetto, saranno previste le velo stazioni, depositi sicuri con sistemi di video sorveglianza e gestione degli accessi automatici.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 064_01.

---

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
147_04	(Bracco Re Srl) Presidente - Franco Malesci	450001/2017	09/10/2017 09:38:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.1 Reti	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
In relazione all'osservazione n. 1), si chiede lo stralcio della previsione della pista ciclopedonale sul sedime della Via Ofanto - tratto sud, nei punti indicati nella Figura 4.1 di pag. 31, nella Figura 7.33 di pag. 226 e nell'allegata Tav. 6 - Mobilità ciclistica

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Sul sedime della via Ofanto non è prevista nessuna pista ciclopedonale. Il tracciato della cintura verde interessa via Passo Rolle, non via Ofanto. L'osservazione si riferisce inoltre ad una pista ciclabile già realizzata.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
130_01	(NoLo Social District) Sara Frea	458295/2017	09/10/2017 12:45:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.2 Servizi – Parcheggi per biciclette	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il Bike-sharing rappresenta un utile servizio nei confronti della cittadinanza. Lo sviluppo di tale servizio è stato perlopiù concentrico, partendo dal centro cittadino e si è esteso fino alla circonvallazione esterna. Nell'ambito del Municipio 2 è stato coperto dal servizio di bike-sharing solo viale Melchiorre Gioia, mentre ne rimangono sprovvisti via Padova, viale Monza, via Venini e via Ferrante Aporti. Gli assi di queste vie attraversano quartieri moto popolati e ricchi di attività commerciali nonché di diversi centri di aggregazione, dai centri sportivi ai luoghi culturali.</p> <p>In data 5/12/2016 è stata protocollata una petizione per chiedere il posizionamento di nuove stazioni di bike-sharing nella zona NoLo (nord di Loreto) delimitata dalle vie sopra citate. Tale petizione ha raccolto 1724 firme testimoniando l'interesse del quartiere nei confronti di tale servizio essendo molto sensibile e attento a iniziative che riguardano il bene comune come, in questo caso, la mobilità sostenibile e l'ambiente.</p> <p>In data 4 luglio 2017 è stata presentata e votata in Municipio 2 la mozione che riguardava la promozione di questa iniziativa.</p> <p>Si chiede pertanto che sia prevista l'estensione del servizio di bike-sharing lungo gli assi di via Padova, viale Monza, via Venini, via Ferrante Aporti e via Giacosa ( Trotter).</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Per quanto concerne le bicistazioni, le realizzazioni indicate come prioritarie sono: Garibaldi (già indicata nello Scenario di Riferimento), Centrale, Lambrate, Gioia, Greco, Domodossola e Bovisa. Un dimensionamento orientativo si può consolidare sul 5%</p>	<p>Per quanto concerne le bicistazioni, le realizzazioni indicate come prioritarie sono: Garibaldi (già indicata nello Scenario di Riferimento), viale Monza, via Padova, via Venini, via Ferrante Aporti, via Giacosa (Trotter), Centrale, Lambrate, Gioia, Greco, Domodossola e Bovisa. Un dimensionamento orientativo si può consolidare sul 5% dei passeggeri saliti/discesi al nodo, ipotizzando di realizzare un primo modulo da 600-800 posti per ogni bicistazione.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di bike sharing previsto nello scenario di piano del PUMS cfr Cap. 7.3.3.3) che prevede l'estensione del servizio a copertura delle aree di interscambio con il trasporto pubblico e alle aree più periferiche. Gli assi di viale Monza, via Padova,</p>

via Venini e Ferrante Aporti, rientrano quindi tra le priorità dell'Amministrazione, così come la realizzazione delle velostazioni è ritenuta prioritaria nelle strategie del PUMS per lo sviluppo della mobilità ciclistica (cfr Cap. 7.3.3.), oltre allo sviluppo del free floating la cui diffusione dovrà essere verificata anche in relazione alla necessità di assolvere alla domanda complessiva della città.

***Modifica proposta***

***Note***



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_15	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.2 Servizi – Parcheggi per biciclette	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Scarsa disponibilità di posti auto su strada nella città

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Venire incontro ad eventuali richieste specifiche da parte dei ciclisti	In ogni caso le rastrelliere non saranno installate su strada togliendo posti auto disponibili. Saranno inoltre trasferite le rastrelliere a oggi posizionate su strada sui marciapiedi più ampi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>La richiesta non risulta coerente con quanto esplicitato nello scenario PUMS: “Si riconosce la necessità di provvedere ad un progressivo incremento dell’offerta nelle zone centrali e presso i grandi attrattori, anche attrezzando a sosta per biciclette attuali stalli di sosta per auto, in funzione di una sempre maggiore domanda di sosta per le biciclette e a seguito dell’introduzione dei sistemi di bike sharing a flusso libero, e garantire quindi sia una maggiore efficienza nella gestione del servizio che il rispetto degli spazi pubblici, soprattutto pedonali. La collocazione delle nuove rastrelliere seguirà in modo coerente la progressiva riduzione di accessibilità prevista per le altre categorie di veicoli, in modo da garantire concretamente una alternativa di trasporto.”</p> <p>L’individuazione e la progettazione di tali aree è attualmente in corso.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell’osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_37	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.2 Servizi – Parcheggi per biciclette	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Per aumentare la disponibilità di posteggi protetti per le biciclette nelle immediate vicinanze della metropolitana, si propone di inserire – quale ulteriore misura – la riconversione dei locali sfitti situati presso le linee della metropolitana, in precedenza adibiti a locali commerciali, in locali attrezzati per il posteggio di biciclette e/o velostazioni

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Si propone - quale ulteriore misura – la riconversione dei locali sfitti situati presso le linee della metropolitana, in precedenza adibiti a locali commerciali, in locali attrezzati per il posteggio di biciclette e/o velostazioni

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le previsioni di ampliamento del sistema di offerta della sosta di biciclette e la realizzazione delle velostazioni è ritenuta prioritaria nelle strategie del PUMS per lo sviluppo della mobilità ciclistica (cap. 7.3.3.) La proposta sarà però valutata negli strumenti di dettaglio previa verifica di fattibilità e di coerenza con il contratto di servizio.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
098_06	Jonathan Monti	458304/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Manca una visione di insieme per lo sviluppo della rete ciclabile. Non è chiara la strategia che il Pums intende perseguire rispetto alla rete da destinare alle bici. Si suggerisce di adottare l'approccio di infrastrutturazione proporzionale alla rete stradale: più elevata è la gerarchia, maggiore deve essere il grado di separazione delle piste ciclabili; al decrescere della gerarchia, il percorso ciclabile può essere sempre meno segregato rispetto alla sede stradale. fino ad ammetterne la promiscuità con il traffico veicolare sulle strade locali e nelle zone 30. Al proposito si chiede che l'istituzione delle zone 30 non sia mera conseguenza dell'apposizione della relativa segnaletica, ma sia il risultato di un percorso progettuale volto alla modifica dei sensi di marcia e alla sagomatura opportuna delle sezioni stradali interessate, onde conseguire l'effetto voluto a prescindere dall'imposizione di un limite di velocità. Al proposito occorre notare che l'istituzione di un'unica zona 30 per l'intera cerchia dei Navigli, se questo può essere assunto come provvedimento assunto quale preconizzazione degli interventi Pums, appare come una mera operazione di facciata e non come una reale volontà di creare ambiti a traffico calmierato. Tale misura, infatti, attuata in modo indifferenziato e indiscriminato su tutte le strade del centro, finisce per penalizzare anche la marcia dei mezzi pubblici, che a parole si vorrebbe favorire.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non costituisce osservazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_16	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.3.3.4 Comunicazione e marketing	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
L'investimento di 3,5 milioni di euro (come da voi riportato a pagina 352 del Documento di piano) di spesa per il marketing utile a promuovere l'uso della bicicletta rivolto al 96% della popolazione che non la può o non la vuole utilizzare, è senza dubbio un insensato spreco di soldi pubblici, che potrebbero essere stornati dal PUMS e utilizzati per fini più nobili.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>LINEE STRATEGICHE</p> <p>Diffondere cultura e educazione vuol dire puntare l'attenzione sui benefici che si possono avere da un uso diffuso della bicicletta, benefici che valgono sia per il ciclista che per la città. La strategia di comunicazione passa attraverso una campagna di informazione alla cittadinanza e i contenuti, il linguaggio e i relativi canali di diffusione dei messaggi dovranno essere modulati in funzione del target di riferimento e della tipologia di spostamenti che si vogliono incentivare, come quelli casa-scuola e casa-lavoro.</p> <p>Le azioni legate alla comunicazione e al marketing e un nuovo sistema di segnaletica devono far percepire che la mobilità ciclistica ha forte rilevanza nella pianificazione dei trasporti metropolitani ed è considerata al pari di altre modalità di spostamento: è necessario comunicare i cambiamenti in atto e una nuova visione di città che, attraverso una sinergia di azioni (moderazione del traffico, itinerari prioritari, sistemi pedonali), favorisca la sicurezza e incentivi tutti gli utenti, individuando modalità di accorpamento dei cartelli stradali, che evitino il fenomeno di eccesso di pali che caratterizza strade, piazze e marciapiedi.</p> <p>Il tema della comunicazione merita una analisi di benchmarking per individuare le migliori strategie possibili per favorire lo sviluppo delle azioni. I materiali di questo scenario:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• sviluppare una comunicazione forte e coordinata, all'interno della più ampia comunicazione occorrente per la mobilità urbana;</li> <li>• realizzazione di un sistema di segnaletica dedicato, sulla base degli orientamenti indicati nel Documento di Piano del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica;</li> <li>• sviluppare politiche di marketing sia all'interno della comunità urbana e dei pendolari sia verso i turisti, specialmente per invogliare cicloturisti di provenienza da quei Paesi che hanno già sviluppato attenzione a questa forma di turismo;</li> <li>• lavorare intensamente sulla intermodalità con i gestori del TPL urbano e regionale affinché sia massimizzata la possibilità di trasporto della bici con adeguati spazi soprattutto nei nuovi convogli, e adeguata comunicazione segnaletica e informativa nelle stazioni;</li> <li>• lavorare a fondo sulla educazione stradale delle giovani generazioni e quindi penetrare maggiormente nella scuola, accompagnando i docenti nei percorsi</li> </ul>	

<p>formativi con progetti dedicati; investire in essa adeguate risorse finanziarie attingendo direttamente dal fondo derivante dalle sanzioni stradali e altre risorse reperibili; l'attività va svolta da personale formato ad hoc sia in quanto educatori, sia con l'aiuto della Polizia Locale;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• sviluppare materiale comunicativo sui supporti tradizionali assieme ai supporti a tecnologia avanzata, sfruttando appieno le potenzialità che esse posso fornire;</li><li>• valorizzare l'iniziativa spontanea e associativa organizzata, capace di creare consenso e attrattività al modello di sviluppo della città ciclabile: cogliere nelle iniziative dei gruppi associativi le positività che sanno rappresentare: l'esempio eclatante è quello di "massa marmocchi", l'attività di accompagnamento a scuola dei bambini con la bicicletta coordinato da genitori e volontari, che ha ottenuto un grande successo di efficacia e visibilità comunicativa;</li><li>• eventi dedicati di varia natura, da quelli di massa come il Cyclopride65 a eventi culturali, come conferenze in bicicletta per scoprire la città;</li><li>• massimizzare il rapporto con i mobility manager affinché pongano al centro delle loro azioni la valorizzazione della ciclabilità: questo sotto insieme include fra gli ingredienti l'agevolazione all'uso di BikeMi, adeguati spazi protetti per il parcheggio bici in azienda, copertura assicurativa infortuni (l'Inail attualmente non copre l'infortunio in bici), incentivi di ordine economico se possibili;</li></ul> <p>orientamento delle sponsorizzazioni a favore della città sui progetti che incentivino la bici.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Tra le attività di comunicazione si annovera anche la redazione e pubblicazione di rapporti da pubblicare a cadenza regolare (con tempi da stabilire in relazione alla tipologia di informazione e allo strumento utilizzato a questo scopo), che riguardino per esempio il monitoraggio degli incidenti stradali, delle infrazioni al Codice della strada, della estensione e dell'analisi della qualità della rete, dell'andamento dei flussi di biciclette.</li></ul> <p>SCENARIO DI RIFERIMENTO Per la diffusione della cultura della mobilità ciclistica è fondamentale agire nelle e con le scuole, con forme di educazione ambientale e stradale, come dimostrano le azioni intraprese dall'amministrazione e dalle associazioni con i progetti di BiciBus e PediBus, Cyclopride, il progetto europeo Stars e il progetto #BICittadini, che ha compreso uscite sul territorio e corsi di ciclomeccanica per i bambini della scuola primaria e secondaria.</p> <p>L'Amministrazione ha creato spazi di informazione sulla ciclabilità via internet e sui principali social media; cartografia dedicata e, in via sperimentale, i primi itinerari segnalati: Porta Romana – Lodi – Chiaravalle, Maciachini – Fermi – Affori, Sempione – Fiera Rho. Il tipo di segnale relativo è stato condiviso con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in conformità alle norme in materia.</p> <p>SCENARIO PUMS È necessario produrre un'immagine coordinata del sistema complessivo della ciclabilità, composto da reti e servizi, che comprenda per esempio un logo, un sistema di segnaletica, manifesti, locandine e infografica. Tale immagine deve poi armonizzarsi alla segnaletica prevista dal codice della strada, affinché questa possa utilmente essere collocata sulla pubblica via.</p>	
--	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
<b>Valutazione tecnica</b>	

La richiesta non risulta coerente con le linee guida del Piano che attribuisce allo sviluppo della mobilità ciclistica un ruolo fondamentale per la riduzione del tasso di motorizzazione e quindi degli inquinanti. A supporto del PUMS è stata approvata l'11 gennaio 2018 la Legge n. 2/18, approvata, "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", con l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto e di migliorare quindi l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_35	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4 Governo della domanda di mobilità delle persone e delle marci	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Gli eventi che attraggono grande pubblico e riversano nelle strade della città migliaia di persone per più giornate (es. Fashion week, Fuorisalone, etc.) creano di solito pesanti problemi alla mobilità cittadina, nella attuale polverizzazione di competenze e stante la totale assenza di tavoli di concertazione. Occorre introdurre delle buone prassi che consentano di gestire anche queste situazioni ricorrenti nel loro verificarsi.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Sarà pertanto importante sostenere l'intermodalità anche attraverso strumenti tecnologici di pianificazione e gestione degli spostamenti che mettano a sistema i diversi servizi presenti sul territorio	Sarà pertanto importante sostenere l'intermodalità anche attraverso strumenti tecnologici di pianificazione e gestione degli spostamenti che mettano a sistema i diversi servizi presenti sul territorio.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non viene accolta in quanto il testo che si propone di inserire coincide con il testo originale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_34	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4 Governo della domanda di mobilità delle persone e delle merci	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
<p>Lo scooter sharing, oltre a essersi rivelato poco sostenibile sotto l'aspetto economico-finanziario (l'unico servizio a oggi attivato è stato sospeso), favorisce l'uso di un modo di trasporto estremamente pericoloso, come risulta chiaramente da tutte le statistiche sull'incidentalità (e come peraltro scritto nello stesso PUMS - cfr.par.6.2.8.3). Si ritiene pertanto che incentivare tale modalità di trasporto confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade oltre che con la stessa responsabilità sindacale di tutela della salute pubblica.</p> <p>v. al punto 7.4.3.2</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Scooter sharing	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Come evidenziato nel capitolo 8 del Piano, l'attuazione delle azioni e politiche di progetto, consentirà di migliorare diversi aspetti collegati alla mobilità, qualità ambientale e alla salute umana e sicurezza. In tale ottica si ritiene quindi che la promozione di un sistema di scooter sharing, che come specificato dovrà prevedere condizioni di sicurezza migliorative anche attraverso uso di strumenti/tecnologie innovative come ad esempio il Motorbag, non confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade.</p> <p>Oltre a ciò, l'Amministrazione obbliga i gestori ad investire economicamente sul tema della sicurezza attraverso l'organizzazione di corsi formativi specifici.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
063_12	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Relativamente alla sosta regolamentata per i residenti, occorre superare il ritardo culturale che, grazie a tassi di motorizzazione elevatissimi e sconosciuti al resto d'Europa, ha di fatto prodotto, anche grazie a una inadeguata e inefficace attività di controllo e a una diffusa prassi di tolleranza, una inaccettabile privatizzazione dello spazio pubblico, dove la proprietà del veicolo implicherebbe anche quella al parcheggio su suolo pubblico.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
La scarsità generalizzata di offerta di sosta per i residenti, rispetto alla domanda attuale deve tradursi in politiche volte a far percepire più chiaramente agli utenti i costi e le opportunità derivanti dall'uso degli spazi pubblici per la sosta veicolare (spesso anche di veicoli con bassissimo tasso di utilizzo), anche attraverso forme di contingentamento dei permessi rilasciati.	Si ritiene opportuno, insieme alla rimodulazione delle scelte trasportistiche a favore del trasporto pubblico, della sharing mobility e in generale della mobilità sostenibile, perseguire la riduzione del tasso di motorizzazione anche introducendo un sistema di tariffazione della sosta esteso all'intera città (cd. park pricing), che consente una applicazione molto precisa e selettiva, modulabile attraverso tariffe più elevate nelle zone maggiormente dotate di mezzi pubblici, dove maggiori sono le alternative di trasporto, tariffe più leggere nelle zone meno servite dai trasporti pubblici, con agevolazioni ed esenzioni altrettanto mirate (es. veicoli del car sharing). L'adozione di un sistema diffuso di park pricing richiede che si adotti un controllo efficace e costante della sosta abusiva, anche per quanto riguarda il carico/scarico merci.

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Il piano già individua le modalità di estensione della regolamentazione della sosta e i principi che la definiscono.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_10	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Sulla sosta regolamentata, occorre finalmente superare l'idea di una immanenza tra la proprietà del veicolo e un preteso diritto al parcheggio residenziale gratuito, introducendo viceversa il principio che l'offerta di sosta regolare non debba essere gratuita nemmeno per i residenti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
L'incremento della sosta regolamentata porta alla razionalizzazione degli spazi e alla conseguente riduzione degli spazi liberi, in linea con gli obiettivi del PGTU, nel quale si definisce la regolamentazione della sosta come uno strumento efficace per ottenere miglioramenti in termini di offerta stradale e per il miglioramento degli spazi urbani.	Si ritiene opportuno introdurre un sistema di tariffazione della sosta esteso all'intera città (cd. park pricing), che permette una applicazione molto precisa e selettiva, nel senso che può essere modulata: tariffe più elevate nelle zone maggiormente dotate di mezzi pubblici, dove maggiori sono le alternative di trasporto, tariffe più leggere nelle zone meno servite dai trasporti pubblici, con agevolazioni ed esenzioni altrettanto mirate (es. veicoli del car sharing). L'adozione di un sistema diffuso di park pricing richiede che si adotti un controllo efficace e non episodico della sosta abusiva, anche per quanto riguarda il carico/scarico merci.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il piano già individua le modalità di estensione della regolamentazione della sosta e i principi che la definiscono

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
077_09	(Milano bicycle coalition) Founder - Marco Mazzei	452519/2017	09/10/2017 09:09:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
In considerazione degli obiettivi del Piano (tabella 1.1 ai punti 1, 2 e 3) l'occupazione di un bene prezioso come lo spazio pubblico urbano, a maggior ragione se effettuato da veicoli inquinanti, non può essere mai gratuito.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Lo spazio pubblico urbano non può essere occupato gratuitamente da nessuno (a eccezione dei diversamente abili, dagli operatori della sicurezza e del soccorso) pertanto verrà superata la distinzione tra strisce gialle, blu o bianche e tutti gli spazi della sosta a Milano saranno a pagamento entro il dicembre del 2019. Saranno previsti meccanismi di equità sociale che rendano lo spazio pubblico più o meno costoso in considerazione del reddito familiare.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le linee guida del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano. Tuttavia le indicazioni di maggiore dettaglio saranno valutate ed eventualmente recepite nella redazione dei piani di settore, con i quali saranno esplicitate le modalità di attuazione e i tempi della regolamentazione della sosta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_01	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p><b>SOSTA e AMBITI DI REGOLAZIONE E TARIFFAZIONE DELLA SOSTA</b> Per governare la sosta il PUMS individua tre nuovi macroambiti territoriali diversi dai quattro settori oggi vigenti: Bastioni, Filoviaria, Extra Filoviaria, San Siro. Il documento quindi propone di cambiare radicalmente la geografia degli ambiti territoriali di regolazione e tariffazione della sosta estendendoli ad un territorio comunale più vasto ed aggregandoli in modo differente. Poiché oggi in città vige un provvedimento di scontistica e abbonamenti per la sosta rivolto agli operatori locali introdotto dalla Delibera di Consiglio Comunale n. 31/2013 e successiva Determina n. 289 del 16 dicembre 2013 “Criteri per il rilascio degli abbonamenti ordinari e agevolati e per le tessere a scalare agevolate per la sosta sulle aree destinate alla sosta regolamentata a pagamento” costruito sugli ambiti esistenti, Confcommercio Milano chiede la riproposizione dei contenuti del provvedimento citato sulle nuove aree da definire mediante la costituzione di un tavolo di condivisione/concertazione, del quale far parte, per la applicazione delle tariffe sui nuovi ambiti. Ciò specificato, si chiede che, già nelle linee strategiche del Documento di Piano del PUMS, vengano esplicitate tutte le categorie che già usufruiscono delle scontistiche vigenti e che devono mantenere le agevolazioni. Nello specifico :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nella voce sosta per operatori della logistica, per artigiani e manutentori chiediamo che vengano inseriti anche gli agenti di commercio che già usufruiscono della tessera a scalare scontata al 70%;</li> <li>• Si chiede di aggiungere i seguenti segmenti di domanda: o sosta per operatori locali- lavoratori turnisti e addetti ad esercizi commerciali e di somministrazione - attualmente agli operatori locali è riservata una scontistica agevolata che garantisce ad ogni attività economica un abbonamento mensile o annuale ridotto. o sosta per strutture alberghiere – oggi dispongono di una tessera a scalare scontata del 70%.</li> </ul>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Sosta per operatori della logistica, per artigiani e manutentori. Si tratta di un segmento di sosta sostanzialmente non comprimibile, essendo la scelta di utilizzo del mezzo privato generalmente vincolata a necessità di trasporto di merci o attrezzature.</p>	<p>Sosta per operatori della logistica, per artigiani , manutentori e agenti di commercio. Si tratta di un segmento di sosta sostanzialmente non comprimibile, essendo la scelta di utilizzo del mezzo privato generalmente vincolata a necessità di trasporto di merci o attrezzature. Per questo segmento di domanda devono messe in atto specifiche azioni smart, per facilitare l’uso razionale ed efficiente delle aree di carico e scarico o di altri stalli dedicati, attraverso l’aumento dell’offerta dedicata e l’uso di tecnologie di gestione e controllo dell’offerta, col fine principale di ridurre il tempo perso nella ricerca del parcheggio e, soprattutto, gli impatti rilevanti sul traffico e sulla sicurezza stradale, derivanti dalla</p>

	<p>sosta operativa in doppia fila o in altre situazioni irregolari. Per la vasta platea di artigiani, installatori, manutentori e agenti di commercio devono anche essere previsti abbonamenti agevolati nella forma di tessere a scalare al fine di aumentare l'offerta disponibile senza aggravio di costi operativi dell'attività svolta. Sosta per operatori locali, lavoratori turnisti e lavoratori addetti ad esercizi commerciali e di somministrazione Per gli operatori locali, lavoratori turnisti e lavoratori addetti ad esercizi commerciali e di somministrazione saranno previsti abbonamenti agevolati al fine di garantire l'operatività di imprese e personale addetto. Sosta per strutture alberghiere Per le strutture alberghiere saranno mantenute le tessere a scalare agevolate vigenti al fine di garantire l'operatività di imprese.</p>
--	---

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

**Valutazione tecnica**

La richiesta non risulta congruente con le linee guida del PUMS che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano. Come esplicitato nel testo, saranno comunque previste forme di agevolazione o abbonamenti.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
093_04	(Municipio 3) Deliberazione del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017	465694/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
4. SOSTA REGOLAMENTATA: dalla figura 4.7 del documento di piano, si evince che nelle aree più periferiche la «protezione» della sosta residenziale è debole, sia per la mancata attuazione dei sottoambiti già programmati, sia per la mancata programmazione di ulteriori ambiti fino al confine cittadino.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione fa riferimento alla figura 4.7 che rappresenta lo stato di fatto della sosta regolamentata, pur trattando temi legati alla programmazione (cfr Cap. 7.4.1) è inoltre coerente con le linee guida del PUMS che vedono nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano, tuttavia di maggiore dettaglio saranno valutate ed eventualmente recepite nella redazione dei piani di settore.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
093_06	(Municipio 3) Deliberazione del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017	465694/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>2. Relativamente alla SOSTA REGOLAMENTATA si chiede la programmazione nel più breve tempo possibile degli ambiti mancanti fino a comprendere l'intero ambito cittadino e l'attuazione degli ambiti programmati non ancora attivati. Nello specifico, si chiedono: la rapida attivazione degli ambiti previsti di Città Studi e dell'asse Palmanova / Rizzoli la programmazione e successiva rapida attivazione di ambiti che comprendano l'intero ambito cittadino e in particolare le aree di Lambrate esterne alla cerchia ferroviaria, il quartiere Ortica, le vie intorno al quartiere di recente formazione nell'area Rubattino, le vie intorno a piazza Udine, via Maniago e via Feltre.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le linee guida del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano (cfr Cap. 7.4.1). Tuttavia indicazioni di maggiore dettaglio saranno valutate ed eventualmente recepite nella redazione dei piani di settore.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_04	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Il progetto di realizzazione della sede riservata delle linee 90 e 91 da piazzale delle Milizie a piazzale Zavattari, completato nel 2006, aveva previsto la realizzazione di fasce di sosta longitudinali nelle carreggiate del tratto interessato, a compensazione dei parcheggi presenti sul terrapieno centrale della circonvallazione e definitivamente eliminati con i lavori in questione.</p> <p>Ai fini di non diminuire la disponibilità di spazi di sosta in pendenza del completamento dei lavori di progetto, erano stati a vario titolo predisposti provvisoriamente stalli a pettine o a "lisca di pesce" a cavallo dei marciapiedi, con scivolo di raccordo tra il livello della carreggiata e quello del marciapiede, nelle sedi stradali laterali o vicine al tratto interessato dal progetto.</p> <p>Ciò provoca gravi disagi ai pedoni, restringendo i marciapiedi, in cui il passaggio libero viene ulteriormente ridotto (spesso al di sotto del minimo per consentire il passaggio di una carrozzina per disabili) dalla presenza di autoveicoli lunghi (come fuoristrada, furgoni o autocarri) e in ogni caso mal parcheggiati, non essendovi delimitazione strutturale tra gli stalli provvisori e il restante marciapiede, ma solo una striscia dipinta.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>"prevedere nel tempo la rimozione di tutte le aree di sosta per motoveicoli dai marciapiedi spostandole in carreggiata e creare i nuovi stalli in carreggiata."</p>	<p>Sistemare in modo definitivo la distribuzione della sosta, ristabilendola regolarmente in carreggiata o in altro modo ritenuto opportuno, invece che a cavallo del marciapiede senza protezione tra lo stesso e gli autoveicoli parcheggiati, nelle strade elencate sotto (interessate dalla tracciatura degli stalli di sosta provvisori in occasione della realizzazione della sede riservata delle linee 90 e 91 da piazzale delle Milizie a piazzale Zavattari):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• largo Gavirate; • via Abbiati; • via Ghiberti; • via Paris Bordone; • via Pelizza da Volpedo; • via Previati; • via Alberto Mario; • via Osoppo; • via Caccialepori; • via dei Gracchi; • via Marchesi de' Taddei; • via Clefi; • via Trieste; • via Del Maino; • via Cavalcabò; • via Digione; • via Marostica; • via Massaua; • via Gessi; • via Cecchi; • via del Fusaro; • via Volterra; • piazzale Tripoli; • via Tagiura; • via Tobruk; • via Garian; • via Fra Bartolomeo; • via Cola di Rienzo; • via Stendhal; • via Trezzo d'Adda; • via Tolstoj; • via Pesto; • via Tortona.</li> </ul>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
<b>Valutazione tecnica</b> L'osservazione pur coerente con le linee guida del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano (si veda cap. 7.4.1), introduce elementi di dettaglio afferenti alle fasi realizzative.	
<b>Modifica proposta</b>	
<b>Note</b>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
098_04	Jonathan Monti	458304/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Il Pums deve porsi, tra i suoi obiettivi strategici, la riduzione della sosta veicolare su strada, puntando sulle strade a gerarchia elevata (dalla D2 in su) alla sua completa eliminazione, proponendo alternative praticabili tecnicamente e finanziariamente. Occorre poi puntare a una decisa razionalizzazione dell'offerta di sosta per i motocicli, particolarmente all'interno della cerchia dei Bastioni.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le linee guida del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano (cfr Cap. 7.4.1). Tuttavia non vengono proposte specifiche modifiche al testo. Indicazioni di maggiore dettaglio saranno valutate ed eventualmente recepite nella redazione dei piani di settore, fra i quali il PUT cui compete la individuazione delle funzioni (fra cui la regolamentazione della sosta) da attribuire in ragione della gerarchia stradale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_11	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Come da testo da inserire

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“a tal fine”	“fermo restando, salve le eccezioni di legge, il rigoroso e documentato rispetto di quanto previsto all’art7 comma 8 del Codice della Strada che prevede, qualora il comune assuma l’esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dia in concessione, ovvero disponga l’installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare una adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. Dovrà essere rigorosamente previsto l’accertamento di tale imprescindibile parametro”

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>La richiesta non risulta congruente con le strategie del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano. Già il Piano Generale del Traffico Urbano prevede una estensione delle aree in cui istituire la sosta tariffata e, laddove previsto, la salvaguardia di spazi per i residenti o la gratuità sulle strisce blu per gli stessi, denominate Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica – ZPRU. Il codice della strada prevede che il Comune, quando assume l’esercizio diretto del parcheggio con custodia o lo dà in concessione, ovvero dispone l’installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare un’adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. In altri termini, il Comune deve garantire l’alternanza tra parcheggi a pagamento e parcheggi liberi.</p> <p>Tale disposto subisce tuttavia un’eccezione quando la zona interessata ha particolari esigenze di traffico; in particolare, il Comune può legittimamente realizzare soltanto parcheggi a pagamento: nelle aree pedonali, nelle zone a traffico limitato nonché in quelle aree ad alta rilevanza urbanistica individuate</p>

dalla Giunta comunale con apposito provvedimento.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_04	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Grande richiesta degli utenti e scarsa disponibilità di posti auto su strada che, quindi, vanno preservati e implementati.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“ prevedere nel tempo la rimozione di tutte le aree di sosta per motoveicoli dai marciapiedi spostandole in carreggiata e creare i nuovi stalli in carreggiata.”	“Vista la scarsa disponibilità di posti auto su strada, si chiede di preservare il numero di posti auto già esistenti e, dove possibile, di realizzarne di nuovi, riqualificando aree e prevedendo spazi verdi o aiuole nelle stesse, trasferendo le stazioni del bike-Mi sui marciapiedi di dimensioni più ampie, spostando i parcheggi per i motocicli sui marciapiedi di dimensioni più ampie (con apposita salita per l’accesso dei soli motocicli al fine di non mettere a repentaglio la sicurezza dei pedoni) e trasferendo le rastrelliere per le biciclette posizionate sulla carreggiata”

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le linee guida del PUMS che vede nella regolamentazione della sosta, sia auto che moto, uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_05	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Grande richiesta di posti auto su strada da parte degli utenti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
“le politiche sviluppate dal PUMS devono”	<ul style="list-style-type: none"><li>• Tenere conto della grande richiesta di posti auto su strada, preservando il numero di posti auto e ampliandone la quantità dove possibile, trasferendo i posti moto in specifici stalli sui marciapiedi più ampi e preservando i posti auto in caso di realizzazione di piste ciclabili.</li><li>• Tenere conto della richiesta di sosta fuori dagli istituti scolastici o fuori dai cimiteri, prevedendo la sosta gratuita a disco orario per un limitato tempo.</li></ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le linee guida del PUMS che vede nella regolamentazione della sosta e la sua tariffazione uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_06	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Necessità di sgravare determinate categorie dai costi relativi all'attività lavorativa svolta.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Per la vasta platea di artigiani, installatori e manutentori devono anche essere previsti abbonamenti agevolati al fine di aumentare l'offerta disponibile senza aggravio di costi operativi dell'attività svolta	Per la vasta platea di artigiani, installatori e manutentori devono anche essere previsti pass per la sosta gratuita su strisce gialle e blu, al fine di aumentare l'offerta disponibile senza aggravio di costi operativi dell'attività svolta

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 107_05.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
111_04	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460637/2017	09/10/2017 11:57:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Modificare cos' il testo sulle politiche della sosta: Le dimensioni della manovra necessaria per rendere compatibile il sistema della sosta con un miglior uso dello spazio pubblico e delle strade sono possibili: si tratta infatti di un deficit stimato in circa 40.000 auto (16.000 entro la Cerchia Filoviaria), quantità pari al 4% della motorizzazione complessiva e al 13% della domanda notturna su strada, riconducibile a una quota parte della domanda di sosta residenziale. Il raggiungimento dell'obiettivo generale del PUMS di ridurre il tasso di motorizzazione a valori prossimi a 450 veicoli/1000 abitante consentirebbe, se ben gestito, di conseguire ampiamente il recupero di queste quantità.”</p> <p>Nota: compito dell'amministratore è definire le modalità con cui si spostano i possessori di auto, non definire quante persone debbano possederne una.</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non risulta congruente con le linee guida del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_04	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>ELIMINARE il paragrafo Sosta per residenti e SOSTITUIRE con: "Disponibilità parcheggi residenti: la riduzione dei parcheggi per residenti deve essere realizzata ove necessaria solo a seguito della riduzione dei veicoli in sosta e non come mezzo coercitivo e dissuasivo al possesso di autovetture. La riduzione dei parcheggi disponibili sotto le necessità di una determinata zona, costringe i residenti alla sosta in zone non consentite e impedisce la formazione di una corretta prassi e abitudine civile al rispetto dei regolamenti. Eventuali situazioni di eccessiva domanda di sosta rispetto alle possibilità vanno risolte gradatamente mediante politiche di tariffazione della sosta dei residenti negli spazi a loro riservati, con adeguato e severo controllo di occupanti abusivi e solo nella misura sufficiente al conseguimento dei fini.</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le linee guida del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
124_05	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457985/2017	09/10/2017 12:18:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Disponibilità parcheggi residenti: la riduzione dei parcheggi per residenti deve essere realizzata ove necessaria solo a seguito della riduzione dei veicoli in sosta e non come mezzo coercitivo e dissuasivo al possesso di autovetture. La riduzione dei parcheggi disponibili sotto le necessità di una determinata zona, costringe i residenti alla sosta in zone non consentite e impedisce la formazione di una corretta prassi e abitudine civile al rispetto dei regolamenti. Eventuali situazioni di eccessiva domanda di sosta rispetto alle possibilità vanno risolte gradualmente mediante politiche di tariffazione della sosta dei residenti negli spazi a loro riservati, con adeguato e severo controllo di occupanti abusivi e solo nella misura sufficiente al conseguimento dei fini.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 124_04.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
139_02	(Municipio 9) Vice Presidente Commissione Mobilità - Aurelio Bizzotto	450488/2017	09/10/2017 10:20:01

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Attualmente ogni municipio è suddiviso in più ambiti per la sosta; ciò comporta che da un quartiere ad un altro il cittadino residente nel Comune di Milano debba pagare la sosta al Comune di Milano. Propongo di rivedere l'attuale sistema di parcheggio all'interno del Comune di Milano per venire incontro ai cittadini. Di fatto in questo modo si crea: • una maggiore difficoltà a quei cittadini che abitano in vie limitrofe ad altri ambiti quando gli orari di sosta consentita sono diversi; • non tutti i quartieri dispongono di parcheggi appositamente destinati ai residenti; • per i commercianti maggiori difficoltà nella vendita dei propri prodotti o servizi in quanto verrebbe a mancare una parte della clientela proveniente da fuori città; • una 'ghettizzazione' dei quartieri e renderebbe difficile per i cittadini residenti in Milano recarsi in altri quartieri della città preferendo andare nei comuni limitrofi per i propri acquisti; • difficoltà nel promuovere e far visitare i quartieri e le bellezze esistenti nel territorio comunale in quanto oltre alle difficoltà di parcheggio ci sarebbero da corrispondere un obolo per ogni luogo ove si parcheggia. Questo lo si faceva all'epoca medievale ove si imponevano tasse, dazi e gabelle da una città ad un'altra; qui lo facciamo da un quartiere ad un altro se non addirittura nel medesimo quartiere. Ora il tutto, pur comprendendone le ragioni e le motivazioni, l'attuale sistema è anacronistico. Altre città stanno utilizzando altri sistemi che ritengo molto più efficaci. Pertanto si propone di ridurre gli ambiti almeno in prima battuta in un ambito unico per ogni municipio.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>La richiesta non risulta congruente con le linee guida del PUMS che vede nella regolamentazione della sosta e nella sua tariffazione per ambiti uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.</p> <p>Già il Piano Generale del Traffico Urbano prevede una estensione delle aree in cui istituire la sosta tariffata e, laddove previsto, la salvaguardia di spazi per i residenti o la gratuità sulle strisce blu per gli stessi, denominate Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica – ZPRU. (cfr Cap. 7.4.1).</p>

<b>Modifica proposta</b>

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
141_02	(Comitato Quartiere Isola) Portavoce - Patrizia Airaghi	450171/2017	09/10/2017 09:54:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

#### **Motivazione**

Come Comitato abbiamo studiato attentamente il Piano e abbiamo evidenziato innanzitutto che i parametri considerati dallo stesso si riferiscono agli anni 2012/13 e non possono quindi comprendere come oggettivi sia l'incremento abitativo che lo sviluppo commerciale e il conseguente traffico resisi evidentissimi a partire dal 2014. Per questo motivo dobbiamo segnalare con lettera le nostre osservazioni. Approfondendo lo studio abbiamo cercato di evidenziare alcune esigenze partendo dall'osservazione dell'oggi, ma tenendo ben presente quanto si prevede riguarderà lo sviluppo di Milano e del nostro distretto nei prossimi quindici anni (Corriere della Sera del 17/08/2015). Fermo restando la qualità e la varietà dell'offerta del Servizio Pubblico per la mobilità, il nostro quartiere abbisogna di interventi già da subito per supportare il cambiamento avvenuto e gestire la previsione dello sviluppo futuro. Ci permettiamo quindi di sottoporre il nostro lavoro agli Uffici preposti, pronti ad un confronto di approfondimento comune e condiviso, per giungere alla pianificazione degli interventi, alla determinazione delle loro priorità, modalità e tempistica di realizzazione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>PARCHEGGI</p> <ul style="list-style-type: none"><li>•Uniformare ambiti parcheggio per residenti per tutto il distretto</li><li>•Creazione del parcheggio a pagamento in Viale Zara, nella sede centrale, nel tratto Lagosta-Stelvio (delibera di Giunta 1447 del 18/07/2014) per:<ol style="list-style-type: none"><li>a) Completare la cintura di parcheggi a pagamento verso nord (da 5 a 6)</li><li>b) Riservare i parcheggi su strada nel distretto ai soli residenti</li><li>c) Creare un parcheggio condominiale per interventi nello stabile di riferimento</li><li>d) Consentire agli users il solo attraversamento del quartiere favorendo l'utilizzo dei mezzi pubblici oppure la convenzione con i parcheggi a pagamento</li><li>e) Istituire una navetta continua da parcheggi a pagamento al quartiere a disposizione degli users</li><li>f) Istituire una convenzione convenientissima per il parcheggio a pagamento destinato a chi lavora nel quartiere</li></ol></li></ul>

**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

**Valutazione tecnica**

Tali indicazioni potranno essere valutate ed eventualmente recepite nella redazione dei piani di settore. Il Piano Generale del Traffico Urbano prevede una estensione delle aree in cui istituire la sosta tariffata e, laddove previsto, la salvaguardia di spazi per i residenti o la gratuità sulle strisce blu per gli stessi, denominate Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica – ZPRU. (cfr Cap. 7.4.1).

**Modifica proposta**

**Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
061_05	(Massa marmocchi Milano) Cofondatore - Marco Mazzei	452510/2017	08/10/2017 17:18:52

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Dalla partenza di Area C, 16 gennaio 2012, il numero di moto e ciclomotori in sosta e in transito durante il giorno nel centro di Milano è esponenzialmente aumentato. Con l'aumento del numero sono aumentati anche i disagi connessi alla loro pericolosità, all'occupazione di suolo pubblico e non per ultimo alle loro emissioni (come per altro riportato dallo stesso PUMS a pag. 255 del Documento di piano). Anche in questo caso non pare logico dilatare i tempi degli interventi in quanto il problema è già in essere e risulta dunque urgente cominciare al più presto, con la dovuto cautela, ad intervenire sul tema.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Anche la sosta di moto e ciclomotori dovrà essere progressivamente sottoposta a forme [...] di regolazione e controllo, utilizzando le modalità rese possibili dalla moderna tecnologia e in funzione della parallela evoluzione normativa senza prevedere forme di pagamento, almeno fino al 2024. Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali. Contestualmente dovrà essere incentivata l'offerta di parcheggi per moto tramite convenzioni con autorimesse, anche private, che possono ottimizzare la gestione degli spazi dedicando spazi non utilizzabili dalle auto.	Anche la sosta di moto e ciclomotori dovrà essere progressivamente sottoposta a forme di regolazione e controllo, utilizzando le modalità rese possibili dalla moderna tecnologia e in funzione della parallela evoluzione normativa. Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali. Contestualmente dovrà essere incentivata l'offerta di parcheggi per moto tramite convenzioni con autorimesse, anche private, che possono ottimizzare la gestione degli spazi dedicando spazi non utilizzabili dalle auto.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non modifica la strategia né le previste forme di regolazione e controllo. Le tempistiche indicate nel testo del Piano, che ha recepito un emendamento, saranno comunque valutate nella fase attuativa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_04	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Il macroambito 2 ha una notevole estensione, che dalla Cerchia dei Bastioni arriva fino alla Cerchia Esterna, e presenta al suo interno numerosi insediamenti produttivi. E' necessario pertanto prevedere delle forme di abbonamento per i veicoli dei pendolari — in via prioritaria dei lavoratori turnisti - e per i veicoli intestati alle società insediate nel macroambito.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Per i mezzi delle società localizzate nel macroambito 2 e dei lavoratori turnisti sono previste forme di abbonamento per la sosta agevolata all'interno del macroambito.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La regolamentazione della sosta segue indirizzi omogenei per tutta la città, pertanto non si possono attuare provvedimenti diversi per un determinato ambito. Le indicazioni che riguardano le agevolazioni per i lavoratori turnisti potranno comunque essere valutate ed eventualmente recepite nella fase attuativa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_03	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Questo permetterebbe l'aumento del numero delle corsie di marcia e consentirebbe la realizzazione di corsie riservate per il TPL laddove assenti velocizzando la mobilità pubblica e privata.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Realizzazione nuovi parcheggi sotterranei a rotazione lungo la Cerchia Filoviaria per trasferire nel sottosuolo i posti auto oggi presenti in superficie,

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Lo scenario di Piano per la sosta in struttura è già coerente con l'osservazione pertanto non comporta modifiche al testo.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_04	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Riteniamo che vada incentivato l'acquisto di moto e ciclomotori in quanto mezzi meno inquinanti e che per loro stessa natura non generano traffico.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
anche la sosta di moto e ciclomotori dovrà essere progressivamente sottoposta a forme [...] di regolazione e controllo, utilizzando le modalità rese possibili dalla moderna tecnologia e in funzione della parallela evoluzione normativa senza prevedere forme di pagamento, almeno fino al 2024.	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le strategie del Piano che vede nella regolamentazione della sosta, sia auto che moto, uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_05	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
La sosta residenziale va tutelata e garantita, laddove risulta strettamente necessario (ad esempio sugli assi delle linee metropolitane), anche per i nuclei familiari che dispongono di più veicoli senza che questo sia una condizione discriminante.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>- la sosta residenziale deve vedere una forma di garanzia tendenzialmente decrescente con il crescere del numero dei veicoli per nucleo familiare. Qualora si optasse per una tariffazione di tale componente, si dovranno individuare forme di compensazione tra l'eventuale tariffazione della sosta residenziale, a partire dal secondo veicolo per nucleo familiare, individuabili in una corrispondente scontistica per l'acquisto di titoli di abbonamento annuale al trasporto pubblico o eventuali crediti di mobilità per altre forme di mobilità sostenibile;</p> <p>- i permessi per i residenti sono rilasciati a titolo gratuito per la prima auto del nucleo familiare, mentre per le auto successive i permessi [...] saranno concessi gratuitamente all'aumentare del rapporto tra auto e patenti nel medesimo nucleo familiare, comunque non superiore al numero delle patenti; [...]</p>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le strategie del Piano che vede nella regolamentazione della sosta, anche residenziale, uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_08	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Riteniamo che vada incentivato l'acquisto di moto e ciclomotori in quanto mezzi meno inquinanti e che per loro stessa natura non generano traffico.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Saranno inoltre rafforzate le iniziative finalizzate a ridurre la presenza di sosta irregolare soprattutto sui marciapiedi, a difesa degli spazi pedonali. Contestualmente dovrà essere incentivata l'offerta di parcheggi per moto tramite convenzioni con autorimesse, anche private, che possono ottimizzare la gestione degli spazi dedicando spazi non utilizzabili dalle auto.	Saranno inoltre sensibilmente incrementati gli stalli gratuiti di sosta per i motoveicoli. Solo una consistente predisposizione di spazi regolari di sosta per tali mezzi di trasporto – oggi pressoché assenti rispetto al reale utilizzo di questi mezzi – potrebbe determinare una riduzione della relativa sosta sul marciapiede, con eventuale sanzione in caso di inosservanza delle norme.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le strategie del Piano che vede nella regolamentazione della sosta, sia auto che moto, uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_12	(Municipio 5, Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Come da testo da inserire

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	SOSTA NEGLI AMBITI A MAGGIOR PRESSIONE DI LOCALI NOTTURNI "occorrerà che il piano preveda specifiche misure, a tutela dei parcheggi riservati ai residenti per gli ambiti di maggior pressione serale".

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le strategie del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano e la tutela dei residenti (cfr Cap.7.4.1). Il concetto è però già espresso nel testo. Indicazioni di maggiore dettaglio saranno valutate ed eventualmente recepite nella fase attuativa.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_09	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Necessità d garantire ai cittadini milanesi dei prezzi calmierati per posteggiare le automobili sulle strisce blu.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Sarà inoltre prevista una differenziazione tariffaria degli abbonamenti tra i residenti milanesi, per i quali si metteranno a disposizione prezzi ribassati, e chi risiede al di fuori dei confini della città

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le strategie del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano. L'introduzione di scontistiche sulla sosta differenziate tra non residenti e residenti, fuori dal proprio ambito, non risulta equa oltre che non efficace in relazione all'obiettivo di riduzione della pressione veicolare.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_19	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Si chiede al comune di Milano di sottolineare l'importanza delle pronunce della Suprema Corte di Cassazione, culminate poi nella sentenza a Sezioni Unite n.116/2007, per quanto concerne la sosta libera su strada.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Si rileva l'importanza di verificare la percentuale attualmente in essere di aree di parcheggio a pagamento, delimitate dalle c.d. "strisce blu", con le aree destinate a parcheggio senza dispositivi di controllo di durata della sosta, questo sia al fine di rispettare il dettato normativo di cui all'art. 7 comma 8 del codice della strada che prevede appunto la predisposizione di adeguate aree a sosta libera nelle immediate vicinanze delle aree a pagamento, sia al fine di adeguarsi a quanto ormai ribadito più volte da pronunce della Suprema Corte di Cassazione, culminate poi nella sentenza a Sezioni Unite n.116/2007. Il mancato rispetto di tali disposizioni renderebbe di fatto illegittimo e annullabile ogni rilievo sanzionatorio adottato nei confronti di utenti privi di contrassegno a pagamento.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non risulta congruente con le strategie del Piano che vede nella regolamentazione della sosta uno strumento fondamentale per la corretta gestione dello spazio urbano. Già il Piano Generale del Traffico Urbano prevede una estensione delle aree in cui istituire la sosta tariffata e, laddove previsto, la salvaguardia di spazi per i residenti o la gratuità sulle strisce blu per gli stessi, denominate Zone di Particolare Rilevanza Urbanistica – ZPRU. Il codice della strada prevede che il Comune, quando assume l'esercizio diretto del parcheggio con

custodia o lo dà in concessione, ovvero dispone l'installazione dei dispositivi di controllo di durata della sosta, su parte della stessa area o su altra parte nelle immediate vicinanze, deve riservare un'adeguata area destinata a parcheggio rispettivamente senza custodia o senza dispositivi di controllo di durata della sosta. In altri termini, il Comune deve garantire l'alternanza tra parcheggi a pagamento e parcheggi liberi. Tale disposto subisce tuttavia un'eccezione quando la zona interessata ha particolari esigenze di traffico; in particolare, il Comune può legittimamente realizzare soltanto parcheggi a pagamento: nelle aree pedonali, nelle zone a traffico limitato nonché in quelle aree ad alta rilevanza urbanistica individuate dalla Giunta comunale con apposito provvedimento.

***Modifica proposta***

***Note***

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
045_05	(Comune di Segrate) Dirigente Territorio e Sviluppo Economico - Maurizio Rigamonti	455810/2017	06/10/2017 16:34:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.2 Parcheggi di interscambio	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
DOCUMENTO DI PIANO PAG 250, cap 7.1.4.2 Negli scenari PUMS sui parcheggi di interscambio viene citato un "parcheggio Forlanini" di cui non viene indicata la capienza e l'ubicazione. Ciò in considerazione del fatto che potrebbe essere un parcheggio alternativo ad un eventuale parcheggio di interscambio realizzabile in prossimità del capolinea di Linate della M4.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
In considerazione della portata del tema, occorre integrare il documento con riferimento a: - elementi già ricompresi negli atti relativi all'Accordo di Programma; - obiettivi dello studio di fattibilità relativo all'Hub Intermodale di Milano est, che vede attivi il Comune di Segrate, il Comune di Milano, Città Metropolitana, Regione e operatori privati.	Vedi sopra

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Quanto richiesto dall'osservazione è implicito nella fase progettuale del parcheggio stesso che, essendo inserito nello scenario di Riferimento, ha un iter procedurale consolidato.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_07	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.2 Parcheggi di interscambio	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La soluzione permetterebbe, oltre all'ottimizzazione di spazi già esistenti, di fornire un servizio ai fruitori dell'impianto sportivo e allo stesso tempo tutelare i residenti delle vie limitrofe.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
"Altrettanto importante, al tal fine, è anche l'indicazione dell'estensione delle linee urbane ai comuni di prima cintura"	In occasione degli eventi sportivi e musicali allo Stadio Meazza, predisporre il parcheggio realizzato per i Mondiali di calcio "Italia 90", situato in Via Novara, per la sosta delle auto e dei pullman provenienti da fuori Milano dal quadrante nord-ovest (Tangenziale Ovest e autostrada A4), prevedendo un collegamento di TPL diretto (stile "navetta") con lo Stadio stesso in entrambe le direzioni, al fine di ridurre il traffico, la sosta irregolare e l'inquinamento nel quartiere di San Siro limitrofo allo stadio.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Nello scenario di piano del PUMS è indicata la realizzazione del parcheggio di interscambio in funzione del prolungamento di M5 (vedi punto 1 del Cap. 7.4.1.2) e una delle ipotesi è proprio su via Novara. Il Piano inoltre propone l'attivazione di un progetto pilota proprio per l'area San Siro, dove la domanda di sosta presenta elevati livelli di variabilità nell'arco delle 24 ore o in relazione a eventi. L'area San Siro è stata quindi individuata come ideale per la sperimentazione di questo nuovo sistema di gestione degli accessi e della sosta. (cfr Cap. 7.4.1.3).</p> <p>L'osservazione è pertanto coerente con le linee di indirizzo del Piano, introduce però elementi di dettaglio non coerenti con la scala del Piano, pertanto non si ritiene necessario apportare modifiche al testo.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
093_03	(Municipio 3) Deliberazione del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017	465694/2017	09/10/2017 11:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.2 Parcheggi di interscambio	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
3. PARCHEGGI DI INTERSCAMBIO si ritiene necessario programmare una serie di parcheggi di interscambio il più esterni possibile ai confini della città per ridurre quanto più possibile la penetrazione dei mezzi privati in città. La localizzazione di questi parcheggi in prossimità delle fermate della metropolitana o comunque in prossimità di area con buona presenza e frequenza di mezzi pubblici è auspicabile. Si ritiene inoltre che in corrispondenza dei parcheggi di interscambio debbano essere introdotte adeguate misure di protezione della sosta residenziale.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è coerente con le previsioni del Piano (cfr Cap. 7.4.1.2) pertanto non comporta modifiche al testo.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_38	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.2 Parcheggi di interscambio	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Visto il forte ruolo attribuito dal PUMS alla fermata Assago Forum M2 (capolinea M2, attestamento linee extraurbane, linee GT, sosta per viaggi in origine), si propone di inserire - nell'elenco dei parcheggi di interscambio in prossimità delle linee di forza - la realizzazione di un parcheggio di interscambio ad Assago, con politica di gestione analoga (in primis per orari, tariffe, modalità di accesso) a quella vigente negli altri 20 parcheggi di interscambio lungo le linee della metropolitana, oggi gestiti da ATM. L'attuale parcheggio di interscambio di Assago Forum assolve promiscuamente alle esigenze di sosta degli utilizzatori della metro che degli spettatori degli eventi Forum, con esigenze talvolta incompatibili.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Parcheggio di interscambio presso Assago Forum M2, che oggi solo in parte risponde alle esigenze di sosta delle auto provenienti dal sud Milano, con adeguamento della politica di gestione degli orari, tariffe, modalità di accesso a quella vigente negli altri 20 parcheggi di interscambio gestiti da ATM, nonché adeguamento della viabilità di accesso al parcheggio con preferenziazione dei mezzi TPL e auto dirette al Parcheggio di interscambio</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'integrazione proposta è coerente con le linee di indirizzo del PUMS dove è esplicitata l'esigenza di realizzare ulteriori parcheggi di interscambio, che dovranno essere integrati, ove possibile, nei progetti di realizzazione delle nuove fermate/stazioni ferroviarie. Nel caso specifico del parcheggio di Assago, si tratta piuttosto di ottimizzare gli spazi attualmente a disposizione e ridefinire le politiche di gestione, quindi non oggetto di PUMS.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_08	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.1.5 Sosta in struttura	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Si evidenzia la totale mancanza di un piano di realizzazione di parcheggi in struttura nell'intero ambito cittadino, fondamentale per ridurre il numero di auto in sosta su strada.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Sarà quindi sviluppato un nuovo piano parcheggi da realizzarsi al di fuori della cerchia dei bastioni, partendo dai parcheggi rimasti incompiuti come quello di viale Monza angolo via Merano.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Lo scenario di Piano per la sosta in struttura è coerente con l'osservazione, tuttavia, le indicazioni di dettaglio potranno essere valutate ed eventualmente recepite nella redazione dei piani di settore e nell'aggiornamento del Programma Urbano Parcheggi.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2 Pricing e regolazione della circolazione	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Abolizione Area C

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Si propone di eliminare tutti i riferimenti e sostituirli con il seguente testo inserito nei testi da inserire.	Abolizione Area C: alla luce delle riduzioni del traffico automobilistico determinate dalla crisi economica e dai potenziamenti del trasporto pubblico, si ritiene di sospendere la ZTL Area C, provvedimento che ha determinato gravi disagi al commercio e alle attività di lavoro dei residenti. Si propone di sostituire tale provvedimento con l'istituzione di isole ambientali e pedonali in alcuni ambiti di particolare pregio storico ed architettonico.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di piano e non è oggetto di valutazione da parte del piano. (cfr Cap. 7.4.2.1), inoltre la proposta non è coerente con le strategie di Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_02	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2 Pricing e regolazione della circolazione	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	All'interno delle previsioni del PUMS relative alla Zona Traffico Limitato chiamata Area C, si propone l'abolizione di qualunque tariffa di accesso per i residenti all'interno dell'area.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di piano e non è oggetto di valutazione da parte del piano. (cfr Cap. 7.4.2.1), inoltre la proposta non è coerente con le strategie di Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
108_03	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460639/2017	09/10/2017 11:51:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2 Pricing e regolazione della circolazione	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	All'interno delle previsioni del PUMS relative alla Zona Traffico Limitato chiamata Area C, si propone l'estensione della gratuità di ingresso per un periodo predeterminato a tutti i veicoli ad inquinamento zero, elettrico o idrogeno, e a tariffa ridotta per i veicoli poco inquinanti: ibridi, GPL, metano, o che superino i livelli previsti dalle normative europee.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di piano e non è oggetto di valutazione da parte del piano. (cfr Cap. 7.4.2.1), inoltre la proposta non è coerente con le strategie di Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
133_05	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455826/2017	09/10/2017 13:11:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2 Pricing e regolazione della circolazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>INGRESSO VEICOLI NON STRADALI (MEZZI DA CANTIERE) I mezzi da cantiere sono spesso esclusi dalla immatricolazione e quindi fuori dal campo di applicazione dei limiti alla circolazione inerenti le emissioni. Eppure tali macchinari, una volta trasportati all'interno dell'area urbana, vengono utilizzati in continuo dando effetto ad emissioni rilevanti sia per particolato che per NO2 e ad un conseguente peggioramento della qualità dell'aria nell'ambito urbano e soprattutto, nell'area prossima al cantiere. A titolo esemplificativo è stato calcolato che tali macchinari sono responsabili di circa il 15% delle emissioni di NOX e del 5% delle emissioni di particolato nell'UE: fra queste scavatori, pale caricatori, gru che comunemente vediamo operare in città, in prossimità delle abitazioni e della popolazione. Molte di esse contribuiscono in modo rilevante all'inquinamento dell'aria nelle nostre città. Evidente è l'incongruenza di vietare per esempio la circolazione ad un veicolo EUro 2 diesel (come è attualmente in Lombardia) e, viceversa consentire l'ingresso e l'operatività in città per mesi, spesso 10/12 ore al giorno, di mezzi che hanno standard emissivi molto deteriori rispetto all'Euro ". Si veda in calce la tabella inerente la comparazione fra standard emissivi Euro 2 per gli autoveicoli e quelli delle macchine da cantiere comunemente in uso nelle aree urbane. (**Presenza di immagine non inseribile nel documento**) E' pertanto necessario che l'area urbana istituisca un criterio in base al quale solo mezzi non stradali che abbiano un livello di emissioni ridotto e rispondano a standard emissivi di ultima generazione (v. Regolamento 1628/2016 entrato in vigore il 1.1.2017) possano fare ingresso ed essere utilizzati nei cantieri urbani. Come è certamente noto un limite simile è stato applicato ormai da anni all'interno della città di Londra che vieta l'ingresso e l'operatività alle macchine non stradali che non rispondano a determinati livelli emissivi. Si segnala che la presente proposta è analoga a quanto richiesto altresì anche da Confcommercio, ASCOMAC ed UNACEA al fine di favorire il ricambio dei mezzi oggi presenti sul mercato e favorendo lo sviluppo commerciale delle aziende produttrici che hanno investito in tecnologie d'avanguardia che possono essere altresì oggetto di diffusione sul mercato internazionale.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Sono incluse nell'area urbana e negli ambiti di limitazione già esistenti o da istituirsi (LEZ o altro) (che dovrebbero istituirsi secondo quanto già fatto presente nelle precedenti osservazioni): a) limitazioni per le macchine per costruzione che non rispettino almeno lo stage IIIB del Regolamento sopra richiamato. b) Prevedere una specifica e incisiva premialità di punteggio nelle gare di appalto per lavori di costruzione e manutenzione in ambito metropolitano per le aziende che utilizzano macchine delle ultime generazioni. c) Intensificare i meccanismi di controllo dei mezzi di cantiere aumentando la vigilanza quotidiana.</p>

**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

**Valutazione tecnica**

L'osservazione non afferisce alle competenze del Piano. Infatti, il PUMS è uno strumento di pianificazione strategica che riguarda il sistema complessivo della mobilità urbana, mentre le macchine operatrici e per costruzioni non rientrano nell'ambito della "mobilità urbana", essendo esse dei mezzi da lavoro e rientrando nella specifica normativa delle macchine mobili non stradali. Pertanto, le regolamentazioni di tali macchinari dovranno essere contemplate da altri e specifici strumenti di regolazione, controllo e pianificazione.

**Modifica proposta**

**Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
114_05	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455832/2017	09/10/2017 12:00:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2 Pricing e regolazione della circolazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

#### **Motivazione**

INGRESSO VEICOLI NON STRADALI (MEZZI DA CANTIERE) I mezzi da cantiere sono spesso esclusi dalla immatricolazione e quindi fuori dal campo di applicazione dei limiti alla circolazione inerenti le emissioni. Eppure tali macchinari, una volta trasportati all'interno dell'area urbana, vengono utilizzati in continuo dando effetto ad emissioni rilevanti sia per particolato che per NO<sub>2</sub> e ad un conseguente peggioramento della qualità dell'aria nell'ambito urbano e soprattutto, nell'area prossima al cantiere. A titolo esemplificativo è stato calcolato che tali macchinari sono responsabili di circa il 15% delle emissioni di NO<sub>X</sub> e del 5% delle emissioni di particolato nell'UE: fra queste scavatori, pale cariatrici, gru che comunemente vediamo operare in città, in prossimità delle abitazioni e della popolazione. Molte di esse contribuiscono in modo rilevante all'inquinamento dell'aria nelle nostre città. Evidente è l'incongruenza di vietare per esempio la circolazione ad un veicolo EUro 2 diesel (come è attualmente in Lombardia) e, viceversa consentire l'ingresso e l'operatività in città per mesi, spesso 10/12 ore al giorno, di mezzi che hanno standard emissivi molto deteriori rispetto all'Euro ". Si veda in calce la tabella inerente la comparazione fra standard emissivi Euro 2 per gli autoveicoli e quelli delle macchine da cantiere comunemente in uso nelle aree urbane. (\*\*Presenza di immagine non inseribile nel documento\*\*) E' pertanto necessario che l'area urbana istituisca un criterio in base al quale solo mezzi non stradali che abbiano un livello di emissioni ridotto e rispondano a standard emissivi di ultima generazione (v. Regolamento 1628/2016 entrato in vigore il 1.1.2017) possano fare ingresso ed essere utilizzati nei cantieri urbani. Come è certamente noto un limite simile è stato applicato ormai da anni all'interno della città di Londra che vieta l'ingresso e l'operatività alle macchine non stradali che non rispondano a determinati livelli emissivi. Si segnala che la presente proposta è analoga a quanto richiesto altresì anche da Confcommercio, ASCOMAC ed UNACEA al fine di favorire il ricambio dei mezzi oggi presenti sul mercato e favorendo lo sviluppo commerciale delle aziende produttrici che hanno investito in tecnologie d'avanguardia che possono essere altresì oggetto di diffusione sul mercato internazionale.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Sono incluse nell'area urbana e negli ambiti di limitazione già esistenti o da istituirsi (LEZ o altro) (che dovrebbero istituirsi secondo quanto già fatto presente nelle precedenti osservazioni): a) limitazioni per le macchine per costruzione che non rispettino almeno lo stage IIIB del Regolamento sopra richiamato. b) Prevedere una specifica e incisiva premialità di punteggio nelle gare di appalto per lavori di costruzione e manutenzione in ambito metropolitano per le aziende che utilizzano macchine delle ultime

	generazioni. c) Intensificare i meccanismi di controllo dei mezzi di cantiere aumentando la vigilanza quotidiana.
--	---

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 133_05.
--

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_37	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

#### **Motivazione**

Nonostante il tema sia uno dei maggiormente dibattuti a livello europeo, con impegni clamorosi come quelli presi da Parigi, Madrid e Atene per il 2025, la parola "diesel" compare unicamente 3 volte nel PUMS associata unicamente ai veicoli industriali pesanti. Come oramai assodato da numerosi test su strada (EQUA Air Quality Index), i Diesel, anche euro 6, emettono concentrazioni di inquinanti di gran lunga superiori a quelle previste per legge. I motori Diesel rappresentano una grave minaccia per la salute della popolazione europea (Anenberg SC et al., Nature 545, 467-471; 2017), alcune città hanno deciso di darsi un orizzonte per metterli al bando, altre prevedono delle tariffazioni aggiuntive come Londra che alla Congestion Charge aggiunge la così denominata "T Charge" per i veicoli che non rispettano gli standard di emissione.

#### **Testo originale**

Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l'accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli.

#### **Testo nuovo**

Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, prevedendo un aggravio di tassazione per tutte le categorie di motore diesel, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l'accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

#### **Valutazione tecnica**

Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di Piano e non è oggetto di valutazione da parte del Piano. (cfr Cap. 7.4.2.1), eventuali modifiche rispetto ai livelli tariffari saranno oggetto di specifici provvedimenti attuativi.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_38	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La diffusione dei veicoli ibridi ed elettrici, pur riducendo le emissioni inquinanti e l'inquinamento acustico; lascia inalterati i problemi legati al traffico: occupazione suolo pubblico in movimento e in sosta e tutte le le problematiche di pericolosità e insicurezza creati dagli autoveicoli; anche per ribadire la caratteristica di congestion charge di area C si ritiene necessario impedire l'accesso anche a questo tipo di veicoli.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il PUMS indica pertanto la necessità di estendere il blocco progressivo dei mezzi maggiormente inquinanti appartenenti a questa categoria veicolare, in analogia con quanto disposto per gli altri veicoli in accesso alla ZTL.	Sarà necessario estendere il blocco all'accesso ad area C anche ai veicoli privati ibridi ed elettrici, in quanto, pur riducendo le cause di inquinamento dell'aria e acustico, restano inalterate quelle legate all'occupazione di spazio pubblico a discapito della qualità urbana e permangono gli stessi rischi relativi alla sicurezza provocati dai veicoli in genere.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di Piano e non è oggetto di valutazione da parte del Piano. (cfr Cap. 7.4.2.1), inoltre la proposta non è coerente con le strategie del Piano in particolare con la promozione della mobilità elettrica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_39	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Si sostiene il documento programmatico del Municipio 1, che prevede la progressiva inibizione del Centro storico ai mezzi privati dei cittadini non residenti, favorendo l'utilizzo del TPL e di altri mezzi sostenibili.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il PUMS indica pertanto la necessità di estendere il blocco progressivo dei mezzi maggiormente inquinanti appartenenti a questa categoria veicolare, in analogia con quanto disposto per gli altri veicoli in accesso alla ZTL.	Nel processo di blocco progressivo dei mezzi inquinanti si costruiscono le condizioni per la chiusura dell'area compresa all'interno della Cerchia dei Navigli alle automobili dei cittadini non residenti, compreso i veicoli ibridi e elettrici

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di Piano e non è oggetto di valutazione da parte del Piano. (cfr Cap. 7.4.2.1), inoltre la proposta non è coerente con le strategie del Piano in particolare con la promozione della mobilità elettrica.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
061_06	(Massa marmocchi Milano) Cofondatore - Marco Mazzei	452510/2017	08/10/2017 17:18:52

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Nonostante il tema sia uno dei maggiormente dibattuti a livello europeo, con impegni clamorosi come quelli presi da Parigi, Madrid e Atene per il 2025, la parola “diesel” compare unicamente 3 volte nel PUMS associata unicamente ai veicoli industriali pesanti. Come oramai assodato da numerosi test su strada (EQUA Air Quality Index), i Diesel, anche euro 6, emettono concentrazioni di inquinanti di gran lunga superiori a quelle previste per legge. I motori Diesel rappresentano una grave minaccia per la salute della popolazione europea (Anenberg SC et al., Nature 545, 467-471; 2017), alcune città hanno deciso di darsi un orizzonte per metterli al bando, altre prevedono delle tariffazioni aggiuntive come Londra che alla Congestion Charge aggiunge la così denominata “T Charge” per i veicoli che non rispettano gli standard di emissione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l’efficacia per quanto riguarda l’obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l’accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli. Il parziale spostamento modale dall’auto verso motocicli e ciclomotori, se ha infatti contribuito a conseguire l’obiettivo di riduzione del traffico e della congestione stradale e della domanda di occupazione di suolo pubblico per la sosta, non risulta efficace sotto il profilo del controllo delle emissioni di inquinanti in atmosfera. In particolare, alcune tipologie di ciclomotori e i motocicli alimentati a miscela benzina/olio o a gasolio presentano, almeno fino alla classe emissiva Euro 1, fattori emissivi per il PM10 allo scarico analoghi a quelli degli autoveicoli maggiormente inquinanti ai quali è precluso l’accesso in Area C.</p>	<p>Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l’efficacia per quanto riguarda l’obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, prevedendo un aggravio di tassazione per tutte le categorie di motore diesel, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli e, in primo luogo, impedendo l’accesso alla ZTL dei mezzi più inquinanti appartenenti a questo segmento veicolare, in analogia e conformità a quanto già disposto per gli autoveicoli. Il parziale spostamento modale dall’auto verso motocicli e ciclomotori, se ha infatti contribuito a conseguire l’obiettivo di riduzione del traffico e della congestione stradale e della domanda di occupazione di suolo pubblico per la sosta, non risulta efficace sotto il profilo del controllo delle emissioni di inquinanti in atmosfera. In particolare, alcune tipologie di ciclomotori e i motocicli alimentati a miscela benzina/olio o a gasolio presentano, almeno fino alla classe emissiva Euro 1, fattori emissivi per il PM10 allo scarico analoghi a quelli degli autoveicoli maggiormente inquinanti ai quali è precluso l’accesso in Area C.</p>

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di Piano e non è oggetto di valutazione da parte del Piano. (cfr Cap. 7.4.2.1). Inoltre le proposte dell'osservante non sono in linea con le strategie del Piano che ha valutato, prima di giungere alla proposta finale, gli scenari sia di modifica tariffaria sia di estensione di area C.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
063_13	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>L'anticipazione dell'orario di termine di AreaC al giovedì muove dall'idea che questo favorisca il commercio. La riduzione, introdotta con i cd. "Giovedì dello shopping", è sbagliata perché muove dal presupposto che, per fare acquisti, vi sia la necessità di usare l'auto privata; semmai si dovrebbe in quei giorni estendere AreaC fino a tarda sera, con un rinforzo significativo delle frequenze dei mezzi pubblici, dimostrando che è possibile un modo diverso di vivere la città, senza una vera necessità di usare il veicolo privato. Ad ogni modo, i risultati della sperimentazione, come pubblicamente annunciati, hanno del tutto smentito le attese. Pertanto, il termine anticipato del giovedì appare ormai privo di qualsiasi motivazione sia pure ipotetica e deve essere superato anche per non mantenere attiva un'eccezione che non è chiara né motivata, neppure giuridicamente, e costituisce un vizio di logicità e coerenza del provvedimento AreaC.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Il PUMS indica pertanto la necessità di estendere il blocco progressivo dei mezzi maggiormente inquinanti appartenenti a questa categoria veicolare, in analogia con quanto disposto per gli altri veicoli in accesso alla ZTL.</p>	<p>Si ritiene altresì necessario nel breve termine disporre il superamento della anticipazione dell'orario di termine di AreaC introdotto al giovedì (cd. "Giovedì dello shopping"), in quanto i risultati della sperimentazione in atto dal 2012 non hanno dimostrato l'efficienza attesa e pertanto non giustificano il mantenimento dell'eccezione.</p>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>
<p>Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span></p>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di Piano e non è oggetto di valutazione da parte del Piano. (cfr Cap. 7.4.2.1)</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
033_14	(Confcommercio Milano Lodi Monza e Brianza) Segretario Generale - Marco Barbieri	449175/2017	05/10/2017 15:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>AREA C Lo scenario di riferimento del PUMS ripropone l'attuale assetto del provvedimento di Area C e assume lo spostamento (estensione Area C) dell'attuale cordone della ZTL alla cerchia filoviaria, "solo come possibile intervento di lungo periodo, condizionato dal conseguimento dei prerequisiti di ulteriore miglioramento dei livelli di accessibilità dell'area e di capacità di controllo della regolamentazione della sosta su strada". Confcommercio conferma a questo proposito le argomentazioni già evidenziate in altre occasioni (osservazioni PGTU 2013 e VAS 2015) e la posizione di piena e completa contrarietà a qualsivoglia estensione di Area C, quand'anche ipotetica e nel lungo periodo. Restano ancora valide le motivazioni alla base di questa opinione, che sono quelle contenute nel manifesto "Per una Milano Vitale" redatto e sottoscritto nel 2011 da 14 sigle rappresentanti le principali categorie economiche milanesi. Con quel documento si affermava la ferma contrarietà alla misura di Area C, considerando che non avrebbe giovato allo sviluppo e al benessere della città e del centro storico né tantomeno alla sua valorizzazione. Secondo le stime degli imprenditori il minor afflusso di veicoli privati nella ZTL Cerchia dei Bastioni dopo l'introduzione di Area C (-30%, dati AMAT) si sarebbe tradotto anche in una perdita di guadagno economico.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Tenuto conto di quanto esposto relativamente alle opzioni considerate, il PUMS assume lo spostamento dell'attuale cordone della Zona a Traffico Limitato con circolazione sottoposta a tariffazione alla Cerchia Filoviaria, con applicazione di una tariffa indicativamente pari al 50% della tariffa attuale di Area C, solo come possibile intervento di lungo periodo, condizionato dal conseguimento dei prerequisiti di ulteriore miglioramento dei livelli di accessibilità dell'area e di capacità di controllo della regolamentazione della sosta su strada.</p>	<p>In ogni caso qualunque ipotesi di modifica dell'attuale assetto del provvedimento dovrà essere preventivamente discussa con le Associazioni di categorie maggiormente rappresentative individuate sulla base di quanto definito dalla legge n. 580/1993 e sue successive modifiche integrazioni".</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>

Il processo di attuazione degli interventi è strutturalmente caratterizzata da momenti di confronto con tutti i portatori di interesse. Il modello di partecipazione alle scelte progettuali è inoltre definito in altra parte del Piano.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_05	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
In coerenza con il referendum ambientale del 2011 n.° 1 e per le stesse motivazioni, si ritiene necessario programmare l'estensione del pedaggio di congestione alla cerchia ferroviaria (chiusa a ovest con una linea immaginaria che dev'essere individuata per il tratto mancante nella circonvallazione esterna).

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'estensione di Area C alla cerchia filoviaria è stata valutata negli scenari di Piano e si configura come possibile intervento di lungo periodo, legato alla verifica di condizioni di modifica della domanda e offerta adeguate in relazione ad altri interventi previsti dal Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
076_04	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457884/2017	09/10/2017 08:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

#### **Motivazione**

Ci sembra che il Piano sottovaluti il ruolo di moto e ciclomotori riguardo le emissioni inquinanti. Il piano evidenzia come moto e ciclomotori siano in aumento come modalità di trasporto, sia interno all'area comunale, sia come spostamenti di scambio. Gli obiettivi di Piano (pag. 288) prevedono una riduzione degli spostamenti interni dal 7,3% del totale al 6,9% (quindi una riduzione del solo 5% in 10 anni) ma un aumento degli spostamenti di scambio dal 4,0% al 4,1%. Riteniamo invece che il Piano debba prevedere le modalità per ottenere una più consistente diminuzione di questa modalità di trasporto in quanto fortemente inquinante e ad alta incidentalità. Mentre la maggiore incidentalità di moto e motorini è riconosciuta dall'opinione generale, l'aspetto delle emissioni maggiori non è conosciuto dalla maggior parte delle persone (che anzi ritengono le due ruote meno inquinanti, perché consumano meno, e favorevoli all'ambiente, perché non congestionano). Sebbene sia difficile poter fornire dati certi, risulta sempre più evidente come l'introduzione di Ecopass prima e Area C dopo abbia fatto aumentare il numero di motocicli e ciclomotori in circolazione a Milano (si veda a riguardo il paragrafo 4.3.1.1 dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano approvato il 27 marzo 2013). Le regole di ingresso in Area C – che esentano motocicli e ciclomotori di ogni tipo dal pagamento del pedaggio – hanno determinato un rilevante fenomeno di sostituzione di autoveicoli con motocicli e ciclomotori. Questo effetto sostituzione è confermato anche dall'aumento delle immatricolazioni a Milano di motoveicoli registrato all'inizio del 2012, l'indomani la creazione di Area C, rispetto al calo nel resto d'Italia. Se da un lato questo fenomeno di sostituzione può avere, almeno in parte, consentito la riduzione della congestione in centro, dall'altro esso pone il problema dell'aumento delle emissioni inquinanti. Come è possibile vedere nell'allegata tabella estratta dall'inventario delle emissioni INEMAR Lombardia (<http://www.inemar.eu/xwiki/bin/view/Inemar/HomeLombardia>) a parità di chilometri percorsi le emissioni di alcuni degli inquinanti più pericolosi per la salute umana emessi dalle moto e dai motorini sono molto maggiori rispetto a quelle delle auto. Ad esempio, sempre a parità di chilometri percorsi, le emissioni di moto e motorini di composti organici volatili (COV), di cui il benzene è parte, risultano superiori rispettivamente di 30 e 50 volte, rispettivamente, in confronto a quelle delle auto. I ciclomotori, in particolare, hanno emissioni medie di particolato fine (PM10) ed ultrafine (PM2,5) elevate (rispettivamente +75% e +41% se comparate alla media delle automobili, inclusi i diesel!). I motocicli emettono monossido di carbonio (CO) quasi 12 volte di più rispetto alle automobili per ogni chilometro percorso.

In particolare, sull'inquinamento dei ciclomotori e motocicli a due tempi, si veda anche Physical & Chemical Characterization of emissions from 2-Stroke motorcycles (JRC, 2009) e Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities (Nature Communications, 2014). Ma anche i motocicli 4 tempi di ultima generazione inquinano di più rispetto alle auto recenti, per diversi parametri. Secondo la ricerca condotta da Martini, G. et al. Gaseous Emissions from Euro 3 Motorcycles and Euro 5 Passenger Cars Measured Over Different Driving Cycles, SAE Technical Paper 2013, due motocicli campione 4 tempi emettono più idrocarburi incombusti (HC), monossido di carbonio (CO) e ossidi di azoto (NOx) rispetto a 2 automobili benzina campione, sempre per chilometro percorso. In particolare, la moto monocilindrica da 250 cm<sup>3</sup> presa in esame emette 26 volte NOx rispetto all'auto da 1200 cm<sup>3</sup> presa come riferimento come auto utilitaria e 5,2 volte più NOx rispetto all'auto da ben 2000 cm<sup>3</sup> presa a modello come auto di



grossa cilindrata; la moto inoltre emette 5,25 volte più idrocarburi incombusti rispetto alle due auto campione e da 6 a 9 volte più CO (monossido di carbonio) rispetto alle due auto campione. Secondo poi lo studio di Marco Percoco (The effect of road pricing on traffic composition: Evidence from a natural experiment in Milan, Italy, Transport Policy 2014) gli effetti positivi di Area C sulla riduzione degli inquinanti dovuti ai minori accessi di automobili sono stati limitati dall'effetto sostituzione dato il sostanziale incremento nell'uso dei ciclomotori e motocicli. Alla luce di questi dati riteniamo che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile debba mettere in atto politiche sostanziali che riducano l'utilizzo di ciclomotori e motocicli quale scelta modale di trasporto, sia urbano che di scambio attraverso politiche di non incentivo verso questi mezzi di trasporto.

**Testo originale**

Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottopon

**Testo nuovo**

Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi e a pagamento anche i ciclomotori e i motocicli

**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

**Valutazione tecnica**

Il testo cui l'osservazione si riferisce è orientato alla misura Area C nella sua componente di riduzione dell'inquinamento prodotto da traffico veicolare pertanto il Piano propone, correttamente, l'introduzione di "divieti" per motoveicoli e ciclomotori più inquinanti. Non risulta quindi corretto citare in tale punto eventuali nuove tariffazioni.

La componente di Area C legata alla tariffazione, invece, mira alla riduzione della congestione e pertanto risulta, ad oggi, correttamente orientata ai soli autoveicoli. L'attuale impianto della misura, comunque, non esclude che con provvedimento dell'organo competente, possano essere modificate le classi tariffate.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
083_04	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457872/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Ci sembra che il Piano sottovaluti il ruolo di moto e ciclomotori riguardo le emissioni inquinanti. Il piano evidenzia come moto e ciclomotori siano in aumento come modalità di trasporto, sia interno all'area comunale, sia come spostamenti di scambio. Gli obiettivi di Piano (pag. 288) prevedono una riduzione degli spostamenti interni dal 7,3% del totale al 6,9% (quindi una riduzione del solo 5% in 10 anni) ma un aumento degli spostamenti di scambio dal 4,0% al 4,1%. Riteniamo invece che il Piano debba prevedere le modalità per ottenere una più consistente diminuzione di questa modalità di trasporto in quanto fortemente inquinante e ad alta incidentalità. Mentre la maggiore incidentalità di moto e motorini è riconosciuta dall'opinione generale, l'aspetto delle emissioni maggiori non è conosciuto dalla maggior parte delle persone (che anzi ritengono le due ruote meno inquinanti, perché consumano meno, e favorevoli all'ambiente, perché non congestionano). Sebbene sia difficile poter fornire dati certi, risulta sempre più evidente come l'introduzione di Ecopass prima e Area C dopo abbia fatto aumentare il numero di motocicli e ciclomotori in circolazione a Milano (si veda a riguardo il paragrafo 4.3.1.1 dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano approvato il 27 marzo 2013). Le regole di ingresso in Area C – che esentano motocicli e ciclomotori di ogni tipo dal pagamento del pedaggio – hanno determinato un rilevante fenomeno di sostituzione di autoveicoli con motocicli e ciclomotori. Questo effetto sostituzione è confermato anche dall'aumento delle immatricolazioni a Milano di motoveicoli registrato all'inizio del 2012, l'indomani la creazione di Area C, rispetto al calo nel resto d'Italia. Se da un lato questo fenomeno di sostituzione può avere, almeno in parte, consentito la riduzione della congestione in centro, dall'altro esso pone il problema dell'aumento delle emissioni inquinanti. Come è possibile vedere nell'allegata tabella estratta dall'inventario delle emissioni INEMAR Lombardia (<a href="http://www.inemar.eu/xwiki/bin/view/Inemar/HomeLombardia">http://www.inemar.eu/xwiki/bin/view/Inemar/HomeLombardia</a>) a parità di chilometri percorsi le emissioni di alcuni degli inquinanti più pericolosi per la salute umana emessi dalle moto e dai motorini sono molto maggiori rispetto a quelle delle auto. Ad esempio, sempre a parità di chilometri percorsi, le emissioni di moto e motorini di composti organici volatili (COV), di cui il benzene è parte, risultano superiori rispettivamente di 30 e 50 volte, rispettivamente, in confronto a quelle delle auto. I ciclomotori, in particolare, hanno emissioni medie di particolato fine (PM10) ed ultrafine (PM2,5) elevate (rispettivamente +75% e +41% se comparate alla media delle automobili, inclusi i diesel!). I motocicli emettono monossido di carbonio (CO) quasi 12 volte di più rispetto alle automobili per ogni chilometro percorso.</p> <p>In particolare, sull'inquinamento dei ciclomotori e motocicli a due tempi, si veda anche Physical &amp; Chemical Characterization of emissions from 2-Stroke motorcycles (JRC, 2009) e Two-stroke scooters are a dominant source of air pollution in many cities (Nature Communications, 2014). Ma anche i motocicli 4 tempi di ultima generazione inquinano di più rispetto alle auto recenti, per diversi parametri. Secondo la ricerca condotta da Martini, G. et al. Gaseous Emissions from Euro 3 Motorcycles and Euro 5 Passenger Cars Measured Over Different Driving Cycles, SAE Technical Paper 2013, due motocicli campione 4 tempi emettono più idrocarburi incombusti (HC), monossido di carbonio (CO) e ossidi di azoto (NOx) rispetto a 2 automobili benzina campione, sempre per chilometro percorso. In particolare, la moto monocilindrica da 250 cm3 presa in esame emette 26 volte NOx rispetto all'auto da 1200 cm3 presa come riferimento come auto utilitaria e 5,2 volte più NOx rispetto all'auto da ben 2000 cm3 presa a modello come auto di</p>

grossa cilindrata; la moto inoltre emette 5,25 volte più idrocarburi incombusti rispetto alle due auto campione e da 6 a 9 volte più CO (monossido di carbonio) rispetto alle due auto campione. Secondo poi lo studio di Marco Percoco (The effect of road pricing on traffic composition: Evidence from a natural experiment in Milan, Italy, Transport Policy 2014) gli effetti positivi di Area C sulla riduzione degli inquinanti dovuti ai minori accessi di automobili sono stati limitati dall'effetto sostituzione dato il sostanziale incremento nell'uso dei ciclomotori e motocicli. Alla luce di questi dati riteniamo che il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile debba mettere in atto politiche sostanziali che riducano l'utilizzo di ciclomotori e motocicli quale scelta modale di trasporto, sia urbano che di scambio attraverso politiche di non incentivo verso questi mezzi di trasporto.

**Testo originale**

Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi anche i ciclomotori e i motocicli

**Testo nuovo**

Nel breve periodo, invece, il provvedimento potrà essere migliorato, accrescendone l'efficacia per quanto riguarda l'obiettivo di riduzione delle emissioni di inquinanti da traffico e delle concentrazioni in atmosfera di inquinanti di prossimità, sottoponendo a controllo degli accessi e a pagamento anche i ciclomotori e i motocicli

**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

**Valutazione tecnica**

Si veda motivazione addotta alla osservazione 076\_04.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
084_15	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>L'estensione di Area C alla circonvallazione esterna (90/91) è un provvedimento richiesto dai cittadini milanesi nei cinque referendum del 2011 che va subordinato al potenziamento del servizio di trasporto pubblico locale dell'area interessata. L'attuale PUMS rimanda l'estensione di Area C di una decina di anni. Eppure l'estensione di Area C significherebbe estendere i benefici di un provvedimento che funziona bene (ma solo in una ristretta area centrale urbana), su una fascia molto più estesa della città. Significherebbe estendere un provvedimento prezioso per tutelare la salute dei cittadini (le concentrazioni di black carbon, dal centro alla periferia, hanno variazioni comprese fra il 40 e il 60% secondo i dati rilevati dalla stessa AMAT) e questo obiettivo deve essere una priorità. L'estensione di Area C procurerebbe al Comune di Milano fondamentali risorse utilizzabili per realizzare quanto in buona parte previsto dal Piano, per potenziare e migliorare la rete di trasporto pubblico nelle zone meno servite, offrendo quindi una reale alternativa all'uso del mezzo di trasporto privato. Quindi non attivare questa misura rapidamente significherebbe rinunciare a preziose risorse (in un momento di grave carenza delle stesse) indispensabili per convertire gli obiettivi del Piano in realtà. Per queste ragioni si ritiene indispensabile attivare da subito tutte le procedure necessarie, a livello progettuale/operativo e in coordinamento fra l'assessorato alla Mobilità e ATM, al fine di predisporre l'estensione di Area C fino alla cerchia della circonvallazione esterna 90/91.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'estensione di Area C alla cerchia filoviaria è stata valutata negli scenari di piano e si configura come possibile intervento di lungo periodo, condizionato alla verifica di condizioni di modifica della domanda e offerta adeguate in relazione ad altri interventi previsti dal Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
092_01	(Municipio 7) Delibera Consiglio di Municipio n 58 del 2/10/2017	450148/2017	09/10/2017 11:13:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Siamo assolutamente contrari al principio dell'applicazione di una tassa per circolare in automobile tanto più se non viene fornita una adeguata alternativa quale può essere una reale ed efficiente rete di Tpl. Inoltre la attuale Area C non ha prodotto significativi benefici in termini di minore inquinamento e di conseguenza non vi è giustificazione nell'ampliamento.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Il PUMS ha valutato le differenti possibili alternative di sviluppo del pricing della circolazione attuato attraverso Area C, verificandone punti di forza e criticità e valutando i possibili livelli di integrazione di questa azione di piano con le altre politiche di pricing e di regolamentazione della sosta e della circolazione. In sintesi, le principali opzioni considerate, descritte in maggior dettaglio al capitolo 7, hanno riguardato:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• l'estensione territoriale dell'area sottoposta a provvedimento di pricing della circolazione;</li> <li>• la creazione di due ZTL concentriche con applicazione di una tariffa al transito da ogni cordone di confine;</li> <li>• la variazione dei livelli tariffari applicati.</li> </ul>	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le motivazioni adottate non sono coerenti con le strategie del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_10	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.1 Area C	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
E' ormai chiaro che il concetto di Area C sia fallimentare e superato. Infatti l'inquinamento nella città di Milano non è diminuito e si ripetono le situazioni emergenziali nella città. Bisogna pertanto sviluppare un nuovo progetto.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Dalle parole "il PUMS ha valutato..." alle parole "quanto disposto per gli altri veicoli in accesso alla ZTL"	<p>SCENARIO DI RIFERIMENTO: Lo scenario di riferimento del PUMS ripropone un ritorno al concetto di ECOPASS, con tariffe differenti legate alle classi d'inquinamento.</p> <p>SCENARIO PUMS: è necessario rivedere Area C spostando gli accessi ai confini della città e imponendo il pagamento a prezzi differenziati per classe d'inquinamento ai soli mezzi dei cittadini non residenti all'interno del Comune di Milano. Pertanto dovrà essere garantita la libera circolazione e transito a tutti i milanesi. Inoltre risulta fondamentale ripristinare il concetto di ECOPASS sostituendolo ad Area C, stabilendo tariffe diversificate a seconda della classe d'inquinamento e incentivando così la sostituzione degli automezzi più inquinanti, modificare gli orari d'ingresso anticipando alle ore 16.00 l'accesso libero e permettendo così ai cittadini di poter rientrare in centro o accedervi per commissioni e servizi ed escludere dal pagamento degli ingressi alle auto ibride come quelle a Metano, GPL o elettriche.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il provvedimento Area C è considerato "stato di fatto" per la costruzione degli scenari di piano e non è oggetto di valutazione da parte del piano. (cfr Cap. 7.4.2.1). Inoltre le proposte dell'osservante non sono

in linea con le strategie del piano che ha valutato, prima di giungere alla proposta finale, gli scenari sia di modifica tariffaria sia di estensione di area C.

***Modifica proposta***

***Note***

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_11	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.2.2 LEZ (Low Emission Zone)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Per ridurre inquinamento e traffico, la Lez non può essere trattata indipendentemente da una revisione di Area C.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Da "scenario di riferimento" a "cerchia delle tangenziali, caratterizzata da:"	<p>SCENARIO DI RIFERIMENTO: La Low Emission Zone non può essere trattata indipendentemente da Area C. Il maggior numero di veicoli che circola a Milano proviene dall'esterno della città.</p> <p>SCENARIO PUMS: è necessario rivedere Area C spostando gli accessi ai confini della città e imponendo il pagamento a prezzi differenziati per classe d'inquinamento ai soli mezzi dei cittadini non residenti all'interno del Comune di Milano. La LEZ dovrà quindi essere realizzata sugli attuali confini di Area C, presso gli accessi della cerchia dei bastioni, e sarà caratterizzata da:</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Lo spostamento del confine di Area C risulta sia inefficace per i gli effetti sul traffico, sia poco praticabile sotto il profilo viabilistico. A tale riguardo si veda il Par. 7.4.2.1 Area C pag. 253 ("Le politiche orientate ad un'estensione territoriale di Area C mostrano il limite strutturale, a parità di regole applicate, di non incidere sul traffico esterno alla Cerchia Filoviaria") e pag 254 ("Il confine dell'area individuata risulta sostanzialmente vincolato, essendo indispensabile la presenza di un asse viario continuo, a capacità elevata, perimetrale all'ambito sottoposto a tariffazione, al fine di consentire gli indispensabili "torna indietro", di garantire una facile leggibilità del provvedimento attraverso l'individuazione di un confine chiaro direttamente correlabile alla struttura morfologica della rete stradale e, soprattutto, per assorbire i flussi di traffico di attraversamento che ogni intervento di pricing della circolazione tende a dirottare su itinerari alternativi").



---

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
080_01	Natale Veronelli	452709/2017	09/10/2017 09:41:53

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Abitando a Milano in via Pescara (periferia sud) rilevo la mancata copertura del servizio di car sharing in detta località e nelle strade adiacenti. Riterrei opportuno, ancor prima di estendere il servizio all'hinterland milanese, garantire "sull'intero territorio comunale" il servizio.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tutte le considerazioni sopra espone sostengono quindi l'opportunità di uno sviluppo della rete di car sharing, prevedendone l'ampliamento del sistema in ambito metropolitano e in particolare, in una prima fase, verso i comuni del nord (Monza e la fascia di Cologno Monzese, Vimodrone, Sesto San Giovanni, Bresso, Cinisello Balsamo, Cusano Milanino, Cormano, Novate M.), oltre che verso bacini quali Segrate/Peschiera, San Donato Milanese - San Giuliano Milanese, Assago - Rozzano - Opera - Locate - Pieve - Basiglio, Buccinasco - Corsico - Cesano B. - Cusago - Settimo M. - Cornaredo -Bareggio, e Rho - Pero - Arese - Baranzate.	Tutte le considerazioni sopra espone sostengono quindi l'opportunità di uno sviluppo della rete di car sharing, prevedendone l'ampliamento del sistema in ambito metropolitano e in particolare, in una prima fase, sull'intero territorio comunale, verso i comuni del nord (Monza e la fascia di Cologno Monzese, Vimodrone, Sesto San Giovanni, Bresso, Cinisello Balsamo, Cusano Milanino, Cormano, Novate M.), oltre che verso bacini quali Segrate/Peschiera, San Donato Milanese - San Giuliano Milanese, Assago - Rozzano - Opera - Locate - Pieve - Basiglio, Buccinasco - Corsico - Cesano B. - Cusago - Settimo M. - Cornaredo - Bareggio, e Rho - Pero - Arese - Baranzate.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Nelle aree in cui il servizio di car sharing non risulta esteso, l'amministrazione comunale ha già previsto la realizzazione di aree della mobilità ove vengono concentrati i diversi servizi di mobilità sostenibile (tra cui il car sharing) a disposizione degli utenti.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_07	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il fatto di prevedere che tutti gli operatori dei servizi di car sharing operanti su autorizzazione del Comune di Milano si dotino progressivamente di flotte composte esclusivamente da veicoli elettrici o ibridi appare come una forzatura eccessiva che rischia di penalizzare le imprese, lo sviluppo del servizio e la sua estensione negli altri comuni della Città metropolitana. D'altra parte appare invece più coerente che le alimentazioni del car sharing siano in linea con le limitazioni che saranno previste dalla LEZ.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
In questa prospettiva si dovranno porre le condizioni affinché tutti gli operatori dei servizi di car sharing operanti su autorizzazione del Comune di Milano si dotino progressivamente di flotte esclusivamente composte da veicoli elettrici od ibridi.	In questa prospettiva si dovranno porre le condizioni affinché gli operatori dei servizi di car sharing operanti su autorizzazione del Comune di Milano prevedano nelle proprie anche una quota di flotte veicoli elettrici od ibridi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non risulta coerente con l'obiettivo di progressiva riduzione degli agenti inquinanti e di sviluppo di una mobilità a zero emissioni promossa dall'Amministrazione Comunale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
082_04	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	457899/2017	09/10/2017 10:04:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Forme di sperimentazione di car sharing peer-to-peer (in particolare attraverso forme di car sharing condominiale privilegiando veicoli elettrici);	Nello specifico si renderebbe necessario allocare colonnine di ricarica con veicoli a conduzione interamente elettrica, in proporzione al numero di famiglie residenti nel condominio specifico, al fine di rispondere alle esigenze di spostamento quotidiane o di natura straordinaria. Tale dotazione condominiale produrrebbe impatti economici molto ridotti sulle spese sostenute mensilmente dalle famiglie residenti, ma allo stesso tempo garantirebbe eventuali sgravi fiscali sulle utenze, a titolo di misure di accompagnamento iniziale messe a disposizione dal Comune di Milano.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non afferisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
082_05	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	457899/2017	09/10/2017 10:04:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il PUMS promuove la diffusione dei servizi in sharing anche attraverso il sostegno	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Del rinnovamento della flotta di veicoli di proprietà del Comune di Milano e delle società controllate, al fine di presentarsi agli occhi dei cittadini come un Comune "innovatore" nello sviluppare la sharing mobilitar ecosostenibile e nel garantire un trasporto a zero emissioni ambientali ai propri dipendenti durante lo svolgimento delle proprie mansioni. Nel caso in cui venisse adoperato un sistema di car-pooling tra i diversi dipendenti, si avrebbero così ulteriori benefici nella riduzione delle emissioni di Cot e e di polveri sottili e nella congestione stradale.</li> <li>•Di una maggior offerta da parte del Comune di Milano di trasporto attraverso BRT elettrici che privilegino nelle ore notturne il trasporto delle donne;</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Il primo punto dell'elenco risulta già applicato dall'Amministrazione Comunale (che ha scelto di utilizzare il servizio di car sharing dismettendo parte della propria flotta aziendale).</p> <p>Il secondo punto introduce una richiesta che, sebbene non sufficientemente chiara e motivata, è comunque già, non con una specifica sulle donne, negli indirizzi dell'Amministrazione.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
086_04	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	463655/2017	09/10/2017 10:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Forme di sperimentazione di car sharing peer-to-peer (in particolare attraverso forme di car sharing condominiale privilegiando veicoli elettrici)	Nello specifico si renderebbe necessario allocare colonnine di ricarica con veicoli a conduzione interamente elettrica, in proporzione al numero di famiglie residenti nel condominio specifico, al fine di rispondere alle esigenze di spostamento quotidiane o di natura straordinaria. Tale dotazione condominiale produrrebbe impatti economici molto ridotti sulle spese sostenute mensilmente dalle famiglie residenti, ma allo stesso tempo garantirebbe eventuali sgravi fiscali sulle utenze, a titolo di misure di accompagnamento iniziale messe a disposizione dal Comune di Milano.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 082_04.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
086_05	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	463655/2017	09/10/2017 10:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.1 Car sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il PUMS promuove la diffusione dei servizi in sharing anche attraverso il sostegno	<ul style="list-style-type: none"><li>•Del rinnovamento della flotta di veicoli di proprietà del Comune di Milano e delle società controllate, al fine di presentarsi agli occhi dei cittadini come un Comune "innovatore" nello sviluppare la sharing mobility ecosostenibile e nel garantire un trasporto a zero emissioni ambientali ai propri dipendenti durante lo svolgimento delle proprie mansioni. Nel caso in cui venisse adoperato un sistema di car-pooling tra i diversi dipendenti, si avrebbero così ulteriori benefici nella riduzione delle emissioni di Cot e e di polveri sottili e nella gestione stradale.</li><li>•Di una maggior offerta da parte del Comune di Milano di trasporto attraverso BRT elettrici che privilegino nelle ore notturne il trasporto delle donne;</li></ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 082_05.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_40	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.2 Scooter sharing	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Lo scooter sharing, oltre a essersi rivelato poco sostenibile sotto l'aspetto economico-finanziario (l'unico servizio a oggi attivato è stato sospeso), favorisce l'uso di un modo di trasporto estremamente pericoloso, come risulta chiaramente da tutte le statistiche sull'incidentalità (e come peraltro scritto nello stesso PUMS - cfr.par.6.2.8.3). Si ritiene pertanto che incentivare tale modalità di trasporto confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade oltre che con la stessa responsabilità sindacale di tutela della salute pubblica.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare la previsione e il relativo paragrafo	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Come evidenziato nel capitolo 8 del Piano, l'attuazione delle azioni e politiche di progetto, consentirà di migliorare diversi aspetti collegati alla mobilità, qualità ambientale e alla salute umana e sicurezza. In tale ottica si ritiene quindi che la promozione di un sistema di scooter sharing, che come specificato dovrà prevedere condizioni di sicurezza migliorative anche attraverso uso di strumenti/tecnologie innovative come ad esempio il Motorbag, non confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade.</p> <p>Oltre a ciò, l'Amministrazione obbliga i gestori ad investire economicamente sul tema della sicurezza attraverso l'organizzazione di corsi formativi specifici.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
076_06	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457884/2017	09/10/2017 08:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.2 Scooter sharing	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Lo scooter sharing incentiva una modalità di trasporto altamente inquinante, anche più delle automobili per chilometro percorso, nonché molto pericolosa, come risulta chiaramente da tutte le statistiche sull'incidentalità (e come peraltro scritto nello stesso PUMS - cfr.par.6.2.8.3). Si ritiene pertanto che incentivare tale modalità di trasporto confligga con gli obiettivi di riduzione dello smog e dell'incidentalità sulle strade oltre che con la stessa responsabilità sindacale di tutela della salute pubblica.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tutto il paragrafo 7.4.3.2	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 058_40.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
083_06	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457872/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.2 Scooter sharing	Elimina il testo originale

<b>Motivazione</b>
Lo scooter sharing incentiva una modalità di trasporto altamente inquinante, anche più delle automobili per chilometro percorso, nonché molto pericolosa, come risulta chiaramente da tutte le statistiche sull'incidentalità (e come peraltro scritto nello stesso PUMS - cfr.par.6.2.8.3). Si ritiene pertanto che incentivare tale modalità di trasporto configga con gli obiettivi di riduzione dello smog e dell'incidentalità sulle strade oltre che con la stessa responsabilità sindacale di tutela della salute pubblica.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Tutto il paragrafo 7.4.3.2	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 058_40.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_19	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.2 Scooter sharing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Lo scooter sharing, rivelatosi poco sostenibile sotto l'aspetto economico-finanziario favorisce l'uso di un modo di trasporto pericoloso, come risulta dalle statistiche sull'incidentalità, anche a chi non ha dimestichezza con l'utilizzo di questa tipologia di veicoli.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Eliminare la previsione e il relativo paragrafo	NIENTE

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Come evidenziato nel capitolo 8 del Piano, l'attuazione delle azioni e politiche di progetto, consentirà di migliorare diversi aspetti collegati alla mobilità, qualità ambientale e alla salute umana e sicurezza. In tale ottica si ritiene quindi che la promozione di un sistema di scooter sharing, che come specificato dovrà prevedere condizioni di sicurezza migliorative anche attraverso uso di strumenti/tecnologie innovative come ad esempio il Motorbag, non confligga con gli obiettivi di riduzione dell'incidentalità sulle strade.</p> <p>Oltre a ciò, l'Amministrazione obbliga i gestori ad investire economicamente sul tema della sicurezza attraverso l'organizzazione di corsi formativi specifici.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
082_03	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	457899/2017	09/10/2017 10:04:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Sebbene la tecnologia relativa ai veicoli elettrici risulti essere matura, permangono alcuni problemi che ne rallentano la diffusione sul mercato: gli alti costi; la bassa densità energetica; l'eccessivo peso delle batterie; i tempi di ricarica	Al fine di rimuovere tali vincoli, i quali non permettono alla comunità di raggiungere un livello di utilizzo di mezzi di trasporto a mobilità sostenibile tale da poter realizzare una vera e propria rivoluzione nelle modalità di spostamento inter ed extra-urbano, si rende necessario costituire all'interno delle Università del Comune di Milano, Centri di ricerca e di sviluppo dedicati alla sharing mobility. Tali strutture avrebbero diversi obiettivi, a seconda della Facoltà di punta dell'Università di riferimento (San Raffaele-->medicina, Bocconi-->economia, Politecnico-->ingegneria etc.), quali ad esempio innovare le proprietà chimiche delle batterie per renderle più efficienti sul fronte dell'autonomia di utilizzo, sviluppare report/indagini di mercato sul fronte economico-sanitario esplicitandone 'benefici sulla salute dei cittadini e sull'economia regionale.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta non afferisce alla scala di programmazione del PUMS .

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
086_03	(FNM S.p.A) Vice presidente vicario - Fabrizio Garavaglia	463655/2017	09/10/2017 10:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Sebbene la tecnologia relativa ai veicoli elettrici risulti essere matura, permangono alcuni problemi che ne rallentano la diffusione sul mercato: gli alti costi; la bassa densità energetica; l'eccessivo peso delle batterie; i tempi di ricarica	Al fine di rimuovere tali vincoli, i quali non permettono alla comunità di raggiungere un livello di utilizzo di mezzi di trasporto a mobilità sostenibile tale da poter realizzare una vera e propria rivoluzione nelle modalità di spostamento inter ed extra-urbano, si rende necessario costituire all'interno delle Università del Comune di Milano, Centri di ricerca e di sviluppo dedicati alla sharing mobility. Tali strutture avrebbero diversi obiettivi, a seconda della Facoltà di punta dell'Università di riferimento (San Raffaele-->medicina, Bocconi-->economia, Politecnico-->ingegneria etc.), quali ad esempio innovare le proprietà chimiche delle batterie per renderle più efficienti sul fronte dell'autonomia di utilizzo, sviluppare report/indagini di mercato sul fronte economico-sanitario esplicitandone i benefici sulla salute dei cittadini e sull'economia regionale.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 082_03.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
102_24	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Si ritiene corretto coinvolgere il Decentramento amministrativo nei criteri di individuazione dei punti di ricarica

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo da inserire al termine della pagina dopo i 3 punti (criteri)	"Gli indirizzi circa la localizzazione dei punti di ricarica saranno sottoposti al parere del Municipio interessato."

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'ubicazione delle infrastrutture di ricarica deve necessariamente rientrare in un quadro sovraordinato di pianificazione delle colonnine in modo tale da soddisfare i bisogni di mobilità complessivi dell'intera città. Il coinvolgimento dei Municipi nell'attuazione delle scelte di piano è già indicato al capitolo 9.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
044_03	ELENA SIRONI	452607/2017	06/10/2017 16:06:06

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Esiste una possibile alternativa al trasporto merci su gomma, che potrebbe essere limitato solo in città e che diminuirebbe drasticamente la necessità di consentire l'ingresso in città a mezzi pesanti o semi-pesanti e utilizzando invece la ferrovia, ripristinando lo scalo ferroviario all'ortomercato e il suo raccordo con Porta Vittoria o meglio ancora con lo scalo di Rogoredo e da qui allo Scalo Romana per la distribuzione merci in città con veicoli elettrici con riduzione di costi ed enormi benefici in termini di riduzione dell'inquinamento anche da gomma e favorendo lo scambio internazionale.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Per iniziativa di Sogemi (società partecipata del Comune di Milano), potrebbe avviarsi il processo di trasformazione ed evoluzione di una parte degli spazi dell'Ortomercato in piattaforma logistica a carattere di hub nazionale dell'intera filiera agroalimentare, da affidare ad un operatore privato esperto, sulla base di un bando di gara aperto. In questo modo si risponderebbe alle sollecitazioni che già emergono dal mercato milanese e si getterebbero le basi per un recupero di efficienza a vantaggio dell'intera collettività. Si evidenzia infatti che, allo stato attuale, i costi logistici gravano per il 30-40% sul prezzo al consumo dell'ortofrutta.</p> <p>La piattaforma potrebbe divenire il punto di riferimento per la grande distribuzione anche attraverso l'utilizzo di veicoli ecocompatibili per le consegne e costituire un modello di riferimento replicabile per altre filiere in luoghi da definire.</p>	<p>In alternativa si potrebbe prendere in considerazione l'opportunità di ripristinare lo scalo ferroviario all'ortomercato e il suo raccordo con Porta Vittoria o meglio ancora con lo scalo di Rogoredo e da qui allo Scalo Romana per la distribuzione merci in città con veicoli elettrici con riduzione di costi ed enormi benefici in termini di riduzione dell'inquinamento anche da gomma e favorendo lo scambio internazionale</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b>
Stante il ruolo di soggetto regolatore del Comune di Milano, la scelta di operare interventi infrastrutturali

rientrerebbe nella libera impresa che l'Amministrazione, attraverso il PUMS, promuove. Rispetto a specifiche proposte di intervento da parte di operatori del settore, il Comune di Milano si riserverà di valutare la coerenza con gli indirizzi definiti.

***Modifica proposta***

***Note***



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_09	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Gli scenari 3 e 4 previsti nell'ambito delle attività di controllo e gestione delle aree di carico e scarico delle merci hanno implicazioni operative estremamente rigide e pongono dei seri problemi rispetto agli impatti sul regolare svolgimento delle attività economiche. Si ritiene pertanto opportuno eliminare i suddetti scenari di piano o quantomeno prevederli in forme sperimentali su poche e selezionate piazzole di carico e scarico.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Scenario 4 - Realizzazione ... fasce temporali differenziate per filiere merceologiche.	Lo sviluppo degli scenari 3 e 4 avverrà su un numero ristretto e limitato di aree per il carico e scarico, la cui individuazione avverrà in maniera condivisa con le categorie economiche.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano già prevede (cfr Cap. 7.4.4 Logistica urbana delle merci - City logistics) "Il sistema di controllo potrà essere attuato introducendo in maniera sperimentale e progressiva le diverse funzionalità previste. Nello sviluppo del progetto esecutivo si terrà conto delle diverse esigenze degli operatori anche attraverso il coinvolgimento preliminare degli operatori stessi."

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
114_02	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455832/2017	09/10/2017 12:00:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.1 Metodologia e strumenti per la valutazione del PUMS	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Si ritiene che il Piano e i documenti relativi (RA/ACB) siano illogici e affetti da un vizio di istruttoria in quanto avrebbero dovuto valutare, non solo l'esposizione al BC, ma anche e soprattutto i livelli di esposizione della popolazione agli inquinanti normati, e segnatamente il PM 2.5, PM10 e NO2 nell'area urbana per effetto degli interventi di piano. Ed infatti l'amministrazione avrebbe dovuto, data la configurazione delle fonti degli inquinanti atmosferici nell'area urbana (vedi immagine ARPA sotto), verificare gli scenari di piano in funzione della capacità di questi di far rientrare la città entro i limiti di legge nel più breve termine possibile. Se è infatti vero che l'ente al quale la legislazione nazionale demanda la predisposizione della pianificazione per l'aria è la regione, non può esservi dubbio che al Sindaco spetta, in quanto tutore della salute pubblica, l'obbligo di impedire gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e che le misure di natura locale hanno una rilevante capacità di ridurre gli inquinanti in un'area circoscritta. Classico è il caso dell'NO2 di origine fondamentalmente locale e che può essere efficacemente ridotto e fatto rientrare entro i limiti di legge limitando l'ingresso nell'area urbana ai veicoli diesel dai quali ha origine notoriamente la parte preponderante del biossido di azoto in atmosfera nell'area urbana. (**Presenza di immagine non inseribile nel documento**) Si chiede pertanto che il Piano venga riformulato sia nella valutazione ambientale sia negli scenari di Piano inserendo analisi e misure che siano volte alla riconduzione nel più breve termine degli inquinanti citati entro i limiti di legge, inquinanti che al contrario - come è noto - vengono cronicamente violati nell'area urbana di Milano con gravissime conseguenze sanitarie a carico della popolazione e morti premature riconducibili solo alla violazione della legge. In particolare ed a titolo esemplificativo si fa rilevare che l'associazione osservante ha, durante il mese di febbraio/marzo 2017 realizzato una mappatura dell'inquinamento da NO2 mediante un campionamento effettuato dai cittadini milanesi mediante campionatori passivi. Il campionamento è stato fatto posizionando 219 campionatori passivi davanti a casa, o a scuola, o al luogo di lavoro, su un palo ad un'altezza di 2,5/3 metri. In estrema sintesi, i dati rilevati evidenziano che l'area metropolitana di Milano non dà, ai suoi abitanti, scampo dall'esposizione al biossido di azoto. Su base mensile, il 96% dei campionatori collocati dai cittadini nell'area metropolitana ha misurato concentrazioni di NO2 superiori al limite di 40 µg/m3 prescritto su base annua. Solo 8 campionatori passivi su 219 hanno misurato meno di 40 µg/m3 nel periodo di campionamento. La maggior parte dei campionatori - pari al 46% del totale - ha rilevato concentrazioni fra i 50 e i 60 µg/m3, dunque già abbondantemente al di sopra dei limiti di legge annuali. Quasi un terzo, il 29% dei campionatori, ha rilevato concentrazioni molto elevate, che vanno dai 60 agli 80 µg/m3. E' stata poi ricavata una stima della concentrazione media dell'NO2 su base annuale che indica che l'84% dei punti di rilevazione ha concentrazioni annue di NO2 superiori al limite di legge di 40 µg/m3, con soli 35 punti su 219 in cui il livello di concentrazione annuale è entro la norma. L'evidenza del monitoraggio, che ha avuto il patrocinio della Divisione di Chimica dell'Ambiente e dei Beni Culturali, della Società Chimica Italiana, indica una situazione gravissima alla quale il piano non pare in alcun modo far fronte.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b> <p>Si rileva altresì che l'attuale basso livello di ambizione e vizio di istruttoria da cui è affetto il Piano in relazione alla riduzione degli inquinanti atmosferici nell'ambito urbano è viziato in quanto contraddittorio agli ambiziosi obiettivi sottoscritti dal comune di milano nell'ambito della cd. CARTA di Bologna adottata da numerose città metropolitane lo scorso mese di giugno 2017. Si chiede che vengano inserite nel PUMS - a seguito di riformulazione e rivalutazione degli scenari, incluso quello di eliminazione totale dei diesel dalla città - misure urgenti di limitazione della circolazione ai diesel tali da consentire di ridurre il livello di esposizione della popolazione al biossido di azoto facendone rientrare i livelli entro i limiti di legge nel più breve termine possibile. Si richiama - a titolo esemplificativo - la misura proposta da questa associazione in occasione della presentazione dei dati del campionamento alla Commissione ambiente del Comune di Milano nel luglio 2017, misura che si allega e che vede una progressiva limitazione della circolazione ai diesel a partire dal gennaio 2018, non già in funzione delle classi euro ma invece delle emissioni reali su strada secondo quanto ipotizzato dal sistema AIR'VOLUTION. (ALLEGATA SLIDE PRESENTATA ALLA COMMISSIONE AMBIENTE) ALLEGATA CARTA DI BOLOGNA</p>
------------------------	---

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> <p>Si propone di non accogliere l'osservazione in quanto:</p> <p>a) il Black Carbon (BC) è stato scelto come indicatore di esposizione della popolazione in quanto è un tipico inquinante "primario" (ovvero emesso come tale in atmosfera) da traffico, pertanto la valutazione di efficacia usando tale inquinante risulta di più immediata lettura rispetto all'utilizzo di un inquinante che ha una forte componente "secondaria" (ovvero generata in atmosfera a seguito di trasformazioni di altri inquinanti), come il particolato atmosferico. Perciò, la scelta del BC come indicatore è logica e coerente con l'obiettivo di valutare la sostenibilità ambientale dei sistemi di mobilità previsti dal Piano;</p> <p>b) i PUMS sono da intendersi quali "progetti del sistema della mobilità" (si veda art. 22 della legge 340/2000) diretti al raggiungimento di specifici obiettivi, fra i quali 'l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico'. L'obiettivo di far rientrare i livelli di inquinamento atmosferico entro i limiti di legge nel più breve tempo possibile non è proprio del PUMS, che tuttavia può contribuire ad esso attraverso l'implementazione nel lungo-medio periodo di strumenti strutturali, tra i quali alcuni specificamente indirizzati alle problematiche ambientali (si veda il punto successivo).</p> <p>c) il PUMS già "individua come azione di piano prioritaria la creazione di una Low Emission Zone", ovvero</p>
---

"l'istituzione di una Zona a Traffico Limitato" con "la definizione di un sistema coerente di regole" e "l'applicazione di limitazioni in funzione degli standard emissivi". Come riporta il Documento di Piano, una Zona a Traffico Limitato è il "solo strumento che ad oggi consenta l'adozione di provvedimenti strutturali di regolazione degli accessi e della circolazione veicolare e l'installazione di varchi elettronici che permettano un controllo automatico del rispetto delle regole adottate". Pertanto, il PUMS già delinea l'ambito esecutivo di specifiche misure di limitazione della circolazione a specifiche categorie veicolari (come quelle proposte dagli osservanti in relazione ai veicoli diesel), che dovranno però essere attuate attraverso altri strumenti di regolazione della mobilità.

***Modifica proposta***

***Note***

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
133_02	(Cittadini per l'Aria ONLUS) Presidente - Anna Gerometta	455826/2017	09/10/2017 13:11:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.1 Metodologia e strumenti per la valutazione del PUMS	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Si ritiene che il Piano e i documenti relativi (RA/ACB) siano illogici e affetti da un vizio di istruttoria in quanto avrebbero dovuto valutare, non solo l'esposizione al BC, ma anche e soprattutto i livelli di esposizione della popolazione agli inquinanti normati, e segnatamente il PM 2.5, PM10 e NO2 nell'area urbana per effetto degli interventi di piano. Ed infatti l'amministrazione avrebbe dovuto, data la configurazione delle fonti degli inquinanti atmosferici nell'area urbana (vedi immagine ARPA sotto), verificare gli scenari di piano in funzione della capacità di questi di far rientrare la città entro i limiti di legge nel più breve termine possibile. Se è infatti vero che l'ente al quale la legislazione nazionale demanda la predisposizione della pianificazione per l'aria è la regione, non può esservi dubbio che al Sindaco spetta, in quanto tutore della salute pubblica, l'obbligo di impedire gravi pericoli che minacciano l'incolumità pubblica e che le misure di natura locale hanno una rilevante capacità di ridurre gli inquinanti in un'area circoscritta. Classico è il caso dell'NO2 di origine fondamentalmente locale e che può essere efficacemente ridotto e fatto rientrare entro i limiti di legge limitando l'ingresso nell'area urbana ai veicoli diesel dai quali ha origine notoriamente la parte preponderante del biossido di azoto in atmosfera nell'area urbana. (**Presenza di immagine non inseribile nel documento**) Si chiede pertanto che il Piano venga riformulato sia nella valutazione ambientale sia negli scenari di Piano inserendo analisi e misure che siano volte alla riconduzione nel più breve termine degli inquinanti citati entro i limiti di legge, inquinanti che al contrario - come è noto - vengono cronicamente violati nell'area urbana di Milano con gravissime conseguenze sanitarie a carico della popolazione e morti premature riconducibili solo alla violazione della legge. In particolare ed a titolo esemplificativo si fa rilevare che l'associazione osservante ha, durante il mese di febbraio/marzo 2017 realizzato una mappatura dell'inquinamento da NO2 mediante un campionamento effettuato dai cittadini milanesi mediante campionatori passivi. Il campionamento è stato fatto posizionando 219 campionatori passivi davanti a casa, o a scuola, o al luogo di lavoro, su un palo ad un'altezza di 2,5/3 metri. In estrema sintesi, i dati rilevati evidenziano che l'area metropolitana di Milano non dà, ai suoi abitanti, scampo dall'esposizione al biossido di azoto. Su base mensile, il 96% dei campionatori collocati dai cittadini nell'area metropolitana ha misurato concentrazioni di NO2 superiori al limite di 40 µg/m3 prescritto su base annua. Solo 8 campionatori passivi su 219 hanno misurato meno di 40 µg/m3 nel periodo di campionamento. La maggior parte dei campionatori - pari al 46% del totale - ha rilevato concentrazioni fra i 50 e i 60 µg/m3, dunque già abbondantemente al di sopra dei limiti di legge annuali. Quasi un terzo, il 29% dei campionatori, ha rilevato concentrazioni molto elevate, che vanno dai 60 agli 80 µg/m3. E' stata poi ricavata una stima della concentrazione media dell'NO2 su base annuale che indica che l'84% dei punti di rilevazione ha concentrazioni annue di NO2 superiori al limite di legge di 40 µg/m3, con soli 35 punti su 219 in cui il livello di concentrazione annuale è entro la norma. L'evidenza del monitoraggio, che ha avuto il patrocinio della Divisione di Chimica dell'Ambiente e dei Beni Culturali, della Società Chimica Italiana, indica una situazione gravissima alla quale il piano non pare in alcun modo far fronte.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

	<p>Si rileva altresì che l'attuale basso livello di ambizione e vizio di istruttoria da cui è affetto il Piano in relazione alla riduzione degli inquinanti atmosferici nell'ambito urbano è viziato in quanto contraddittorio agli ambiziosi obiettivi sottoscritti dal comune di Milano nell'ambito della cd. CARTA di Bologna adottata da numerose città metropolitane lo scorso mese di giugno 2017. Si chiede che vengano inserite nel PUMS - a seguito di riformulazione e rivalutazione degli scenari, incluso quello di eliminazione totale dei diesel dalla città - misure urgenti di limitazione della circolazione ai diesel tali da consentire di ridurre il livello di esposizione della popolazione al biossido di azoto facendone rientrare i livelli entro i limiti di legge nel più breve termine possibile. Si richiama - a titolo esemplificativo - la misura proposta da questa associazione in occasione della presentazione dei dati del campionamento alla Commissione ambiente del Comune di Milano nel luglio 2017, misura che si allega e che vede una progressiva limitazione della circolazione ai diesel a partire dal gennaio 2018, non già in funzione delle classi euro ma invece delle emissioni reali su strada secondo quanto ipotizzato dal sistema AIR'VOLUTION. (ALLEGATA SLIDE PRESENTATA ALLA COMMISSIONE AMBIENTE) ALLEGATA CARTA DI BOLOGNA</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione adottata alla osservazione 114_02.
--

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
031_02	Fabio Lopez Nunes	449162/2017	05/10/2017 14:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.1.3 Gli scenari di Piano sottoposti a valutazione complessiva	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
Gli obiettivi target di piano sono sovente troppo timidi; alcuni di essi non si discostano sostanzialmente dal trend di miglioramento in atto, in assenza di una vera inversione progettuale della città. Gli obiettivi devono avere target minimamente ambiziosi per essere tali, altrimenti il cambiamento non ci sarà. E' del tutto evidente che questa osservazione sottende una revisione di molte altre parti del PUMS, e quindi l'osservazione intrinsecamente trascina seco tutto quanto occorra in termini di nuove politiche, affinché target più performanti vengano conseguiti, ed in tempi ragionevolmente brevi.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Non deve essere un obiettivo prioritario la riduzione dei tempi di trasferimento con mezzo privato (anche fossero più lunghi, non sarebbe incompatibile con il PUMS); soprattutto non deve essere il primo target in elenco;</li> <li>• La velocità commerciale del TP</li> </ul>	Dopo la frase: obiettivo specifico 1a Aggiungere un indicatore target anche per la competitività dell'utenza ciclistica, basandosi sui dati ricavabili dal monitoraggio bike sharing che sono disponibili presso il gestore e in gran parte già in possesso di AMAT

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si ritiene necessario aggiungere un ulteriore indicatore rispetto ai già numerosi inseriti nel monitoraggio che riguarderà anche la quota modale di bicicletta nonché l'utilizzo delle diverse forme di bike sharing.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
075_01	Giovanni Maria Fortunato Seregni	458301/2017	09/10/2017 02:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.1.4 La valutazione dei risultati attesi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Come da tabella "Obiettivo Specifico 2.c" L'obiettivo di piano del PUMS descrive l'espansione numerica delle stazioni MM accessibili fino a raggiungere oltre il 75% del totale delle stazioni MM. Si richiede quale obiettivo il soddisfacimento del 100% delle stazioni. Le motivazioni a sostegno sono incluse nell'allegato 1.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Accessibilità alla rete della metropolitana: stazioni con ascensori/stazioni totali % 45% 60% >75%	Accessibilità alla rete della metropolitana: stazioni con ascensori/stazioni totali % 45% 60% =100%

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Al momento della stesura del PUMS non risulta finanziabile la dotazione di ascensore per tutte le stazioni della Metropolitana di Milano. Il valore Target > 75% non esclude tuttavia che il reperimento di ulteriori fondi negli anni a venire possa soddisfare l'esigenza di rendere accessibile il 100% delle stazioni che, sottolineiamo, è comunque l'obiettivo a tendere del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
113_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460635/2017	09/10/2017 11:59:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.1.4 La valutazione dei risultati attesi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	AGGIUNGERE: "La piena accessibilità dei servizi di Metropolitana non può essere un obiettivo da pianificare progressivamente nel tempo, ma è un atto ormai urgentemente dovuto nella sua globalità. Alla Tabella Obiettivo Specifico 2.c a pag. 286 del Documento di Piano lo stato attuale della stazioni effettivamente accessibili risulta essere pari al 45% del loro complesso. L'obiettivo di piano del PUMS descrive la loro espansione numerica fino a raggiungere oltre il 75% del totale delle stazioni. L'utente con difficoltà motoria per inabilità, vecchiaia, o fardelli vari, oggi è ridotto a non poter usufruire del 30% delle stazioni della linea metropolitana Rossa, perché dalla sede stradale non può raggiungere il mezzanino. Urgono interventi decisi e dovuti, non esiste impossibilità tecnica.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il testo proposto costituisce considerazione generale da cui non emerge una proposta di modifica coerente con il testo.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_25	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.5 Miglioramento delle condizioni di salute, sicurezza e dell'accessibilità ai servizi della mobilità	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
In tema di accessibilità ed utilizzo da parte delle persone con disabilità, con carrozzine, con biciclette, non è previsto in tutto il piano una soluzione di attraversamento del Naviglio Pavese mentre sono previste, ex Expo ma non ancora realizzate, misure per aumentare detto attraversamento per il Naviglio Grande. Si propone quindi di prevedere che sul Naviglio Pavese uno dei ponti tra Darsena e Viale Tibaldi ed almeno uno dei ponti tra viale tibaldi e quartiere Jan Palach vengano dotati di scivolo o di montascale per disabili, persone con carrozzina, ciclisti. A maggior ragione in vista del Progetto previsto della ciclovía VENTO.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>8.5.11 ATTRAVERSABILITA' NAVIGLIO PAVESE DA PARTE DI PERSONE CON DISABILITA', CON CARROZZINA E CICLISTI.</p> <p>UNITA' DI MISURA: n° di Ponti che permettono attraversamento di persone con disabilità, con carrozzina o ciclisti sul totale dei Ponti del Naviglio Pavese.</p> <p>Inserire TAB. 8.# con stessa struttura della tabella 8.24 con i seguenti dati :</p> <p>Stato di Fatto: 0</p> <p>Target del Piano: &gt;2</p> <p>Nota: almeno uno dei due ponti tra Darsena e Viale Tibaldi ed almeno uno tra viale Tibaldi e quartiere Jan Palach.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'attraversabilità del Naviglio Pavese non si ritiene adeguato quale indicatore e/o target di piano in quanto territorialmente limitato e riferito a specifiche infrastrutture.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
050_01	(Comitato Pendolari Ferrovie Nord Milano) Presidente Comitato Pendolari Ferrovie Nord Milano	452539/2017	06/10/2017 20:17:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.5.2.2 Scenario PUMS Base con estensione Area C e realizzazione della nuova linea metropolitana M6	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Interscambio

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	E' importante un parcheggio a Milano Pagano per intercambiare con il futuro Secondo Passante Ferroviario e ricostruzione dell'ex cintura militare ovest raccordandola a tutte le linee presenti e future nonché al passante in essere. Altresì vanno riaccolte al passante in essere e al secondo passante anche le direttrici Bivio Musocco, Bivio Mirabello, Lambrate e Porta Romana.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Osservazione non è coerente con il capitolo in cui viene inserita e, inoltre, non è in linea con gli obiettivi di Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
005_03	Marco Troglia	448293/2017	24/08/2017 13:03:37

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.5.8 Esposizione della popolazione a variazioni di livelli di rumore	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Nessun riferimento al rumore generato dal materiale rotabile dei tram.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Paragrafo 8.5.8 bis: Esposizione della popolazione al rumore del materiale rotabile dei tram. Che cosa si intende fare al proposito?

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non costituisce osservazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_24	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.7.1 Costo medio del servizio TPL prodotto	Aggiungi il testo da inserire all'inizio del capitolo

<b>Motivazione</b>
Necessità di adozione di mezzi più efficienti di contrasto all'evasione tariffaria sui mezzi pubblici, garantendo così maggiori entrate e servizi TPL più efficienti

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	“ Il miglioramento dell'efficienza e della sostenibilità economica del sistema del trasporto locale non può prescindere dalla repressione dell'evasione tariffaria. Si chiede di prevedere provvedimenti di repressione all'evasione tariffaria sui mezzi pubblici, adottando un metodo simile a quello londinese ove prima si permette l'ingresso sui mezzi da parte della cittadinanza che dovrà timbrare il biglietto o la tessera a fianco dell'autista che avrà funzioni anche di controllo, e solo successivamente si permetterà la discesa dal mezzo”

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Sebbene vi siano elementi in linea con gli obiettivi del Piano, la proposta puntuale non afferrisce alla scala di programmazione del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_18	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.8 Valutazione di compatibilità dello scenario base con il progetto di riapertura dei Navigli	

<b>Motivazione</b>
Nel documento non si fa alcun riferimento all'effetto gravoso che avrebbe sulla mobilità la riapertura del Naviglio Martesana in via Melchiorre Gioia, aumentando il traffico in una delle principali arterie cittadine ed eliminando una quantità enorme di posti auto su strada. Non viene quindi prevista una mobilità alternativa e un piano per il recupero dei posti auto su strada.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La riapertura dei Navigli non rientra nello scenario di Piano, tuttavia è stato valutato e gli esiti, fra i quali quelli relativi agli effetti su via Melchiorre Gioia sono descritti nel capitolo 8.8.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_20	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.8 Valutazione di compatibilità dello scenario di base con il progetto di parziale riapertura dei Navigli	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
A integrazione del paragrafo dedicato alla riapertura dei Navigli, intervento collocato fuori dallo scenario PUMS, sembra utile aggiungere una riflessione relativa alla opportunità -una volta maturata una tale decisione- di procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia da asse di scorrimento interno quale oggi è ad asse preferenzialmente dedicato al TPL, alla pedonalità e alla ciclabilità.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	In ogni caso, una volta maturata la decisione di procedere alla realizzazione di un progetto che richiederà molti anni per essere completato, sembra possibile e opportuno procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia in canale essenzialmente dedicato a TPL, pedonalità e ciclabilità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Il testo che si chiede di inserire non è congruente con i contenuti del PUMS poiché dà conto esclusivamente della valutazione modellistica dello specifico progetto descritto. L'osservazione, inoltre, oltre ad esprimere un giudizio sui tempi di attuazione, sulle quali il PUMS non ha svolto valutazioni - essendo il progetto di apertura dei Navigli esogeno allo scenario di piano - propone una soluzione progettuale - l'impegno dell'intera cerchia - che differisce in maniera significativa rispetto a quella posta allo studio.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_41	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.8 Valutazione di compatibilità dello scenario PUMS base con il progetto di parziale riapertura dei Navigli	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
A integrazione del paragrafo dedicato alla riapertura dei Navigli, intervento collocato fuori dallo scenario PUMS, sembra utile aggiungere una riflessione relativa alla opportunità -una volta maturata una tale decisione- di procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia da asse di scorrimento interno quale oggi è ad asse preferenzialmente dedicato al TPL, alla pedonalità e alla ciclabilità.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	In ogni caso, una volta maturata la decisione di procedere alla realizzazione di un progetto che richiederà molti anni per essere completato, sembra possibile e opportuno procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia con semplici provvedimenti circolatori da asse a elevato scorrimento automobilistico quale oggi è a canale essenzialmente dedicato al TPL, alla ciclabilità.in entrambe le direzioni e alla pedonalità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 129_20.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
076_07	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457884/2017	09/10/2017 08:35:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.8 Valutazione di compatibilità dello scenario PUMs base con il progetto di parziale riapertura dei Navigli	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
In previsione della riapertura della cerchia interna dei navigli, come attività propedeutica, di indirizzo, di educazione si può da subito anticipare la trasformazione viabilistica della cerchia "simulando" la riapertura della via d'acqua in attesa che questa venga realizzata e quindi destinando il tracciato al TPL, alla ciclabilità e la pedonalità.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Una volta maturata la decisione di procedere alla realizzazione di un progetto che richiederà molti anni per essere completato, sembra possibile e opportuno procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia con semplici provvedimenti circolatori da asse a elevato scorrimento automobilistico quale oggi è a canale essenzialmente dedicato al TPL, alla pedonalità e alla ciclabilità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il testo che si chiede di inserire non è congruente con i contenuti del PUMS poiché dà conto esclusivamente della valutazione modellistica dello specifico progetto descritto. L'osservazione, inoltre, oltre ad esprimere un giudizio sui tempi di attuazione, sulle quali il PUMS non ha svolto valutazioni - essendo il progetto di apertura dei Navigli esogeno allo scenario di piano - propone una soluzione progettuale - l'impegno dell'intera cerchia - che differisce in maniera significativa rispetto a quella posta allo studio.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
083_07	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457872/2017	09/10/2017 10:08:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.8 Valutazione di compatibilità dello scenario base PUMS con il progetto di parziale riapertura dei Navigli	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
In previsione della riapertura della cerchia interna dei navigli, come attività propedeutica, di indirizzo, di educazione si può da subito anticipare la trasformazione viabilistica della cerchia "simulando" la riapertura della via d'acqua in attesa che questa venga realizzata e quindi destinando il tracciato al TPL, alla ciclabilità e la pedonalità.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Una volta maturata la decisione di procedere alla realizzazione di un progetto che richiederà molti anni per essere completato, sembra possibile e opportuno procedere fin da subito alla progressiva trasformazione della cerchia con semplici provvedimenti circolatori da asse a elevato scorrimento automobilistico quale oggi è a canale essenzialmente dedicato al TPL, alla pedonalità e alla ciclabilità.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 076_07.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
105_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	460642/2017	09/10/2017 11:41:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
8.8 Valutazione di compatibilità dello scenario PUMS base con il progetto di parziale riapertura dei Navigli	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Salvaguardare l'efficienza e l'utenza della rete del trasporto pubblico di superficie

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Alla luce della attuale diffusione della rete di trasporto pubblico di superficie e per evitare pericolosi fenomeni di congestione del traffico automobilistico appare assolutamente da scartare l'ipotesi di realizzare progetti di riapertura del naviglio sulle vie Melchiorre Gioia, Francesco Sforza, Senato, Santa Sofia e Molino delle Armi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La riapertura dei Navigli è considerato dal PUMS quale intervento esogeno rispetto allo scenario di Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
048_01	(Camera dei Deputati) Deputata - Paola Carinelli	455795/2017	06/10/2017 18:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9.1 La definizione delle priorità e delle fasi attuative	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La mancanza di una valutazione di fattibilità economica degli interventi Il capitolo 9.1 del Documento di Piano del PUMS, che contiene un stima sommaria del costo degli interventi previsti, non contiene però nessuna stima delle risorse che saranno o potrebbero essere utilizzabili per coprire tali costi. Il piano si riduce così ad una elencazione di interventi dei quali non è minimamente valutabile né il realismo, né l'orizzonte temporale di possibile attuazione. Si richiede che tale carenza venga superata mediante una analisi accurata delle risorse, fino alla prospettazione delle possibili scadenze temporali attuative.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Intero capitolo	Si richiede che tale carenza venga superata mediante una analisi accurata delle risorse, fino alla prospettazione delle possibili scadenze temporali attuative.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie l'osservazione in quanto il PUMS è strumento indispensabile al fine di finanziare le opere necessarie al raggiungimento degli obiettivi fissati, trattandosi di uno strumento di medio lungo periodo non può prevedere comunque le puntuali fonti di finanziamento; per quanto riguarda la classificazione temporale degli interventi essa è già definita nel capitolo 9.2 "Quadro complessivo delle azioni di piano: costi e fasi attuative".

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
127_01	(Comitato La Goccia) Delegato Comitato La Goccia - Gianmatteo Dradi	455761/2017	09/10/2017 12:24:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9.1 La definizione delle priorità e delle fasi attuative	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
La mancanza di una valutazione di fattibilità economica degli interventi Il capitolo 9.1 del Documento di Piano del PUMS, che contiene un stima sommaria del costo degli interventi previsti, non contiene però nessuna stima delle risorse che saranno o potrebbero essere utilizzabili per coprire tali costi. Il piano si riduce così ad una elencazione di interventi dei quali non è minimamente valutabile né il realismo, né l'orizzonte temporale di possibile attuazione. Si richiede che tale carenza venga superata mediante una analisi accurata delle risorse, fino alla prospettazione delle possibili scadenze temporali attuative.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Intero capitolo	Si richiede che tale carenza venga superata mediante una analisi accurata delle risorse, fino alla prospettazione delle possibili scadenze temporali attuative.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 048_01.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
129_22	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9.1.1 La programmazione degli interventi sovraordinati e i vincoli esterni	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
Pur essendo valori indicativi, si segnala l'inopportunità di mantenere nella tabella sui costi e le fasi attuative della ciclabilità, una posta -peraltro ben rilevante- destinata al Bike Sharing.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
IN TABELLA	Riga tabella Bike Sharing (con ricollocazione della relativa posta)

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
I costi indicativi sono riferiti ai servizi di bike sharing e alla loro gestione, anche indipendentemente dalla tipologia, e garantiscono un finanziamento che potrà in futuro adeguarsi alle mutate esigenze del sistema.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
058_44	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9.2 Quadro complessivo delle azioni di piano: Costi e fasi attuative	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Il piano contiene una serie di misure relative alla Ciclabilità calendarizzate all'interno del "QUADRO COMPLESSIVO DELLE AZIONI DI PIANO: COSTI E FASI ATTUATIVE" in tre fasi (1<sup>a</sup> 2<sup>a</sup> 3<sup>a</sup>) ciascuna della durata di 3 anni.</p> <p>Data l'urgenza, più volte richiamata da questa associazione, di interventi di messa in sicurezza relativamente agli spostamenti in bici ed in particolare, di almeno i principali itinerari Centro- Periferia riteniamo indispensabili concentrare gli interventi relativi "Rete portante in segnaletica" e riducendo i tempi previsti (rispettivamente 7 e 5 anni ) concentrandoli tutti all'interno della prima fase. Tale previsione dovrà avere attuazione concreta ed immediata inserendo i suddetti interventi all'interno del Programma triennale dei lavori pubblici ai sensi dell'art. 21 D.lgs. 50/2016 e s.mi. La scelta di intervenire soprattutto con gli interventi in segnaletica risiede nel fatto che quest'ultimi sono per loro natura, più facilmente e velocemente realizzabili.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
In tabella "Classe di azione : Ciclabilità" per la riga relativa a "Rete Portante in segnaletica " eliminare le colonne 2 <sup>a</sup> fase e 3 <sup>a</sup> fase.	In tabella "Classe di azione : Ciclabilità" per la riga relativa a "Rete Portante in segnaletica concentrare la previsione di spesa in 1 <sup>a</sup> fase. Adeguando di conseguenza le tabelle 7.3 e 9.1

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Non è congruente con il Piano né realistico in relazione alle previsioni di spesa accorpate tutti gli interventi in prima fase.</p> <p>Per l'analisi dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità e le fasi di realizzazioni si rimanda al BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
061_07	(Massa marmocchi Milano) Cofondatore - Marco Mazzei	452510/2017	08/10/2017 17:18:52

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
9.2 Quadro complessivo delle azioni di piano: costi e fasi attuative	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Data l'urgenza della messa in sicurezza dei principali itinerari periferie-centro (testimoniata dai numerosi incidenti accaduti nei mesi scorsi e ancor più urgente in relazione alle previsioni di crescita del numero di ciclisti attivi a Milano) la calendarizzazione delle misure relative alla ciclabilità non sembra adeguata. Si suggerisce dunque di prevedere nel primo PTO (piano triennale delle opere) utile dopo l'approvazione definitiva del PUMS tutte le misure previste nel documento eliminando di fatto la fase 2 e 3 del Quadro Complessivo Delle Azioni di Piano.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
In tabella "Classe di azione: Ciclabilità" in corrispondenza della riga " Rete Portante in segnaletica" eliminare le colonne 2^fase e 3^fase	Concentrare tutte le previsioni di spesa presenti nella colonna 2^ e 3^ della tabella succitata in corrispondenza della riga "Rete Portante in segnaletica" all'interno della colonna ^1 adeguando di conseguenza le tabelle 7.3 e 9.1

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non è congruente con il Piano né realistico in relazione alle previsioni di spesa accorpate tutti gli interventi in prima fase. Per l'analisi dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità e le fasi di realizzazioni si rimanda al BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_11	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Analisi Costi/Benefici 5.2.2: Prolungamenti M2 Documento non emendabile	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il prolungamento della M2 potrebbe avere maggiori benefici se dall'attuale scenario di attestarne il capolinea a Brugherio si proseguisse in prossimità del casello autostradale di Agrate in quanto consentirebbe di servire e un comparto produttivo che conta migliaia di dipendenti, dando così un contributo essenziale allo sviluppo della mobilità sostenibile del territorio.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Il breve prolungamento fino a Brugherio....necessari per realizzarla in sotterraneo.	Il prolungamento previsto verso Vimercate può in prima fase attestarsi in prossimità dello svincolo autostradale di Agrate Brianza in quanto consentirebbe di servire un comparto produttivo che conta migliaia di dipendenti e di dare un contributo essenziale per lo sviluppo della mobilità sostenibile del territorio.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le valutazioni riguardo ai prolungamenti delle metropolitane proposte dal PUMS sono riportate nel paragrafo 6.2.5.3, mentre, al contrario, l'affermazione riportata nell'osservazione non risulta suffragata da opportune valutazioni riguardo gli effetti di carico attesi a seguito dei prolungamenti proposti anche in ragione dei bacini di provenienza dei dipendenti del comparto produttivo dei quali andrebbe verificato se intercetterebbero il prolungamento della linea metropolitana.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- L'osservazione fa riferimento all'Analisi costi/benefici

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
072_01	(Associazione RecSando) Presidente - Fabrizio Cremonesi	463653/2017	09/10/2017 01:14:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Analisi costi/benefici 5.2.3: Prolungamenti M3 Documento non emendabile	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>Per noi cittadini sandonatesi la mobilità sull'asse della Paullese ha un significato molto chiaro: ogni giorno centinaia di migliaia di veicoli privati percorrono le nostre strade cittadine ( immettendosi soprattutto da via Gela ) per raggiungere la stazione capolinea della M3 ( metropolitana gialla ), che reca come dicitura stazione San Donato, ma che Noi sandonatesi sappiamo bene essere solo un nome convenzionale ( come convertite a nomi dettati da esigenze di introiti e marketing annesso ), in quanto la fermata in questione è ancora in territorio milanese e Non sandonatese. Ciò comporta un enorme aggravio per la nostra mobilità cittadina sia in entrata che in uscita e ovviamente non solo la mattina ma anche nel tardo pomeriggio / sera, perché a fine giornata a casa si deve pur tornare. Tecnicamente quindi, il capolinea della M3 nel Sud Milano NON è San Donato Milanese, bensì ANCORA Milano. Tertium Non Datur, la linea M3 va prolungata almeno sino a Paullo, per evitare la situazione testè descritta.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Analogamente ad M2, lo scenario più lungo fino a Paullo risulta fortemente negativo e con un rapporto benefici costi molto basso. I benefici per gli utenti sono addirittura inferiori ai costi di esercizio (ipotizzato un treno ogni 10' da San Donato a Paullo). Il prolungamento non è dunque efficiente e non dovrebbe essere realizzato, nemmeno se i costi di costruzione fossero nulli. La mappa seguente presenta la distribuzione dei benefici, ma mostra anche delle aree con dei malefici (presumibilmente associati alla ristrutturazione di prima approssimazione imposta nel modello).</p>	<p>Lo scenario più lungo fino a Paullo andrebbe sicuramente meglio analizzato ( fatta salva la notazione che il prolungamento di 2 fermate della linea Gialla M3 all'interno del Comune di San Donato Milanese deve essere ormai considerato cosa fatta viste le note positive di pagina 38 dell'Analisi Costi Benefici del PUMS in questione ), in quanto la parametrizzazione dei dati di flusso utilizzata non tiene conto dell'aumentato numero di possibili utenze servite da questa prioritaria soluzione su ferro che la metropolitana rappresenta. Un esempio su tutti: la popolazione del Comune di Peschiera Borromeo, che attualmente supera abbondantemente i 23mila abitanti, all'epoca del censimento 2001 ( l'anno che noi sappiamo essere stato preso come indice per le parametrizzazioni circa le possibili utenze servite ) misurava oltre 10mila abitanti in meno. E così facendo potremmo dire per gli altri comuni dell'asse della Paullese, in quanto la crisi economica in atto ormai da oltre 10 anni ha spinto fuori dalla città di Milano e anche da altri comuni limitrofi molte persone (soprattutto giovani coppie) secondo quel modello ormai ben studiato in urbanistica e denominati Gentrification.</p>

---

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

Le risultanze dell'ACB si fondano su un modello trasportistico ed una procedura di valutazione Benefici/Costi che, sulla base di analisi obiettive, definiscono il grado di priorità di attuazione dei prolungamenti che hanno dimostrato di rispondere agli obiettivi generali del Piano. Le analisi svolte non interferiscono con la programmazione degli assetti territoriali di area vasta che potranno essere meglio approfonditi nell'ambito dello sviluppo della pianificazione che compete alla recentemente costituita Città Metropolitana in coerenza con la pianificazione attuativa di ciascuno dei comuni interessati. Si precisa che la popolazione considerata per Peschiera è riferita al 2011.

***Modifica proposta***

***Note***

- L'osservazione fa riferimento all'Analisi costi/benefici

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
023_12	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Analisi Costi/Benefici 5.2.5: Prolungamenti M5 Documento non emendabile	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Il prolungamento della M5 verso Settimo Milanese potrebbe avere maggiori benefici se si ipotizzasse di attestarne il capolinea nel comprensorio industriale di Castelletto, tra i Comuni di Settimo Milanese e Cornaredo, in quanto consentirebbe di servire un comparto produttivo che conta migliaia di dipendenti, dando così un contributo essenziale allo sviluppo della mobilità sostenibile del territorio.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
L'alternativa qui valutata termina a Seguro... rende negativa l'analisi.	Il prolungamento previsto verso Settimo Milanese potrebbe avere maggiori benefici se realizzato fino al comparto industriale di Castelletto in quanto consentirebbe di servire un comparto produttivo di migliaia di dipendenti e di dare un contributo essenziale allo sviluppo della mobilità sostenibile dell'intero territorio.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'ipotesi progettuale avanzata nell'osservazione non è corredata di sufficienti informazioni per verificarne in tempi brevi la fattibilità; comporterebbe un prolungamento della linea M5 su una direttrice per la quale già il prolungamento a Settimo l'analisi costi benefici ha prodotto un risultato negativo. Inoltre il prolungamento a Seguro è stato stralciato dal PUMS a favore del prolungamento in prossimità dello svincolo tangenziale ovest di Figino in accoglimento di osservazione da parte di MM. Ulteriori valutazioni o approfondimenti in merito sono pertanto demandati a strumenti di pianificazione di area vasta.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- L'osservazione fa riferimento all'Analisi costi/benefici

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
002_01	Stefano Pezzoli	448282/2017	16/08/2017 15:40:58

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Analisi Costi/Benefici: 5.3 Nuova metropolitana M6 Documento non emendabile	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Il prolungamento della M2 potrebbe avere maggiori benefici se dall'attuale scenario di attestarne il capolinea a Brugherio si proseguisse in prossimità del casello autostradale di Agrate in quanto consentirebbe di servire e un comparto produttivo che conta migliaia di dipendenti, dando così un contributo essenziale allo sviluppo della mobilità sostenibile del territorio.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Vista la poca distanza dell'indice ACB della M6 dal valore 1, si propongono altre soluzioni da valutare: • Baranzate – Pagano –Via Quaranta. • biforcazione della M4 direzione Nord Ovest da Sant'Ambrogio o Tricolore. I benefici rimarrebbero comunque alti, servendo zone densamente popolate ma non servite da altre Metropolitane (Quarto Oggiaro, Villapizzone) e passando comunque da importanti punti di interesse: Ospedale Sacco, Piazzale Accursio con anagrafe e ASL, Piazza Firenze snodo di molti mezzi di superficie, Corso Sempione (uffici/negozi/locali), fermate del Passante (Certosa, Domodossola e Tibaldi), università bocconi

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La direttrice di attraversamento da nord-ovest a sud-est è quella risultata più efficace; il percorso proposto, risultando più lungo e su direttrici meno appetibili, farebbe abbassare il rapporto benefici/costi. La biforcazione della M4 in direzione nord-ovest, che si configurerebbe come parziale raddoppio dell'attuale passante con differenziali di beneficio dunque inferiori, non consentirebbe di servire in modo adeguato i quartieri a sud della circonvallazione filoviaria.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- L'osservazione fa riferimento all'Analisi costi/benefici

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
098_01	Jonathan Monti	458304/2017	09/10/2017 11:23:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Si chiede di inserire, all'interno dell'elenco "Grandi infrastrutture" dell'appendice 2, un'ipotesi di soluzione per il nodo Ferrari/Antonini/Ceremate/Lampedusa, su cui insistono flussi veicolari estremamente elevati. La conferma delle gerarchie stradali delle strade afferenti al nodo impone la necessità di individuare assetti diversi dall'attuale, stante la condizione di flusso congestionato che caratterizza il nodo per buona parte del giorno feriale medio. Si suggerisce contestualmente di prevedere la separazione fisica delle semicarreggiate di via Lampedusa, le cui immissioni laterali sono fattori di elevato rischio di collisione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La soluzione per il nodo Ferrari/Antonini/Ceremate/Lampedusa è trattata dal PUMS nel capitolo 7.3.2, scenario progettuale, versante sud est. La figura 7.29 schematizza la soluzione definita con l'ausilio del supporto modellistico al fine di risolvere le criticità indicate nell'osservazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
150_01	Giovanni Zenoni	443647/2017	04/10/2017 11:53:13

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

**Motivazione**

L'indispensabile collegamento via Merula, via Chiodi raggiungerà la via Tobagil, la via E.Ponti (con mercato settimanale), la via Schievano e il viale Cassala portando un eccessivo traffico di penetrazione sull'incrocio Schievano-Cassala insopportabile già oggi perché la svolta a sinistra verso P.Napoli (la più frequentata) non ha spazio di accumulo sufficiente. Come alternativa per l'accesso a viale Cassala occorrerà prolungare la sezione stradale della via Santander sulla via Malaga fino alla via Bussola da dove si rientra in viale Cassala più facilmente con ampia svolta continua a sinistra. Per dare un assetto scorrevole a questo nodo saranno necessarie 2 rotatorie una in P. Bilbao e l'altra in via Bussola. Quest'ultima potrà anche essere collegata con la rotatoria esistente tra le vie Pestalozzi, Watt e Tosi fornendo l'alternativa di accesso al viale Cassala con l'asse via Watt, via Merula a partire dalla piazza Ohm. Sul nuovo tratto della via Bussola si attesterà la via A.Ponti il senso unico di accesso alla via Lodovico il Moro dando la possibilità di pedonalizzare la Brugatelli tra la Pestalozzi e la A.Ponti che darebbe uno spazio pedonale utile alla scuola Capponi che ora è completamente circondata dal traffico. (\*\*Presenza di un'immagine allegata non inseribile nella presente osservazione\*\*)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

**Valutazione tecnica**

Il prolungamento di via Santander afferisce alla previsione dei nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento. La previsione, detta "Intervento P/07 Via Sant'Ander" è descritta nell'Appendice 2.

**Modifica proposta**

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
150_02	Giovanni Zenoni	443647/2017	04/10/2017 11:53:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
La previsione del tunnel del PGT è costosa ma è l'unica soluzione per dare continuità alla quarta circonvallazione Sud Milanese che in quel punto non è sostituibile coinvolgendo le vie Gargano, Broni e Quaranta, soluzione di basso livello viabilistico che darebbe costi di realizzazione minimi ma costi di utilizzo e di inquinamento per l'utenza privata e pubblica perenni. Il Tunnel è una soluzione da grande città che sarà così fornita di una vera quarta circonvallazione e non da una grave carenza di continuità tra due percorsi paralleli e forzatamente convergenti (Viale Ortles e via Quaranta) con pesanti interferenze sulla via Quaranta ingigantendo il disagio con due svincoli a livello e semaforizzati e annullando la scorrevolezza e la continuità che dovrebbe avere una circonvallazione.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La criticità del nodo, in coerenza con le indicazioni del PGT, è stata valutata e la soluzione adottata dal PUMS, a seguito di valutazione modellistica, è indicata in Appendice 2 nel capitolo Grandi infrastrutture sotto la voce S/09 Sistemazione nodo Antonini/Ortles; la soluzione indicata non prevede la realizzazione di un tunnel.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
150_03	Giovanni Zenoni	443647/2017	04/10/2017 11:53:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Uno dei difetti principali della viabilità Milanese è l'asse piazza Piemonte, via Elba, piazza Po, via Vesuvio, via California e via Bergognone che finisce contro il muro di recinzione della Ferrovia. Tenuto conto della nuova e importante destinazione della zona (Moda) sarebbe importante aprire la Bergognone sul prolungamento della Pesto resa carrabile fino a nord della Stazione di Porta Genova dove da qui fino alla fine del sedime ferroviario potrà essere realizzato il parcheggio interrato previsto ex Darsena. Ma la vera destinazione di questo asse (piazza Piemonte, via Bergognone) doveva essere la terza ciconvallazione raggiungibile con un tunnel che usciva in viale Romolo e da qui con una rotatoria sul viale Cassala proprio davanti alle stazioni MM e FFS.esistenti.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'infrastruttura, la cui valutazione è stata demandata dal PGT al PUMS, è stata stralciata dal PUMS a seguito di specifiche valutazioni modellistiche il cui esito è riportato nel Documento di Piano a pagina 211 (capitolo 7.3.2 -versante ovest della città).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
150_04	Giovanni Zenoni	443647/2017	04/10/2017 11:53:13

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

**Motivazione**

Questo collegamento era atteso da anni per liberare le vie Martinelli, Della Ferrera e Giussani (strade di quartiere Ronchetto sul Naviglio) dal devastante traffico proveniente dall'hinterland che finalmente viene tenuto esterno al quartiere. Ma il vero problema di questa zona è sempre stato il collegamento del viale Faenza per via Parenzo e piazza Negrelli dove un ponte previsto dal PRG 80 su Naviglio e Ferrovie avrebbe collegata la quarta circonvallazione con le esistenti e capaci strutture viabilistiche a nord, Largo Gelsomini e Primaticcio. Ma questo ponte non è stato costruito e in sua vece realizzato il ponte Don Milani tra la via Santa Rita e la via Bellini che avendo le caratteristiche di strade di quartiere e non di circonvallazione, ha provocato in queste lo stravolgimento delle funzioni di relazione tra abitazioni e servizi primari e uno straordinario ingorgo perenne dove il ponte Don Milani scendendo a nord sulla via Giambellino non ha spazio per sopportare la svolta a sinistra che è la direzione più richiesta. Teniamo presente che proprio in quel punto si aggiunge anche il terminale della via la Savona che proviene dalla zona della Moda. L'unica soluzione per recuperare l'assetto di vie di Quartiere alla via Santa Rita e via Bellini sarebbe ancor oggi la costruzione del ponte su piazza Negrelli con funzione di completamento della 4° circonvallazione sud sull'itinerario che proviene dai viali delle Regioni e piazza Bologna, per liberare gli accessi ai servizi (scuole, chiese e negozi di quartiere di via Santa Rita e via Bellini). La costruzione del ponte Don Milani si può catalogare tra le opere micragnose che visto i risultati ottenuti oggi non sono degne di una grande città. (\*\*Presenza di un'immagine allegata non inseribile nella presente osservazione\*\*)

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

**Valutazione tecnica**

L'infrastruttura cui fa riferimento l'osservazione è da lungo tempo stralciata dai piani urbanistici e della mobilità. A seguito di tale scelta l'amministrazione ha destinato parte dell'area alla trasformazione urbanistica PIERS 2/4 Abitare 2, via Giambellino.

**Modifica proposta**

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
144_01	(Cittadini Viale Faenza) Carlo Luca Coppini	451103/2017	09/10/2017 11:16:49

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p><b>R 6.3 RONCHETTO</b> Nell'ambito del perimetro dell'ex Zona di Recupero, è previsto l'inserimento di una pertinenza indiretta utile alla realizzazione del tratto dell'intervento strategico, per la rete stradale urbana, di connessione fra via Merula e via Chiodi. Tale infrastruttura permette di dare piena continuità alla parte sud dell'anello della circonvallazione esterna e rappresenta l'occasione per risolvere il problema derivante dall'uso improprio della rete e locale e residenziale (come ad esempio le vie Merula e Martinelli) o interessate dalla presenza di importanti complessi scolastici come via San Colombano, le quali sopperiscono alla mancanza di un'alternativa adeguata dal punto di vista geometrico e funzionale.</p>	<p>In relazione a quanto sopra, si osserva quanto segue: Nella sintesi degli interventi elencati, il Piano di cui discute prevede l'esecuzione di importanti limitazioni al flusso del traffico automobilistico privato mediante: Parcheggi di interscambio In funzione dei progetti di prolungamento delle linee di Metropolitana e precisamente, in estrema adiacenza al progetto di cui sopra: -omissis.. Parcheggio di interscambio Corsico - Buccinasco derivante dal prolungamento M4. La localizzazione di tale rilevante infrastruttura rende del tutto ininfluyente ed inutile la realizzazione dell'opera sopra descritta considerata la relativa diacenza alla Via Merula e Via Chiodi e che la funzionalità del collegamento tra l'area extraurbana di Corsico e Buccinasco e la circonvallazione è e resta ugualmente assicurato con il raggiungimento del duplice favorevole effetto ambientale:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Evitare l'innalzamento degli agenti inquinanti generati dal traffico in prossimità del complesso scolastico di Via San Colombano</li> <li>• Evitare la densificazione del traffico urbano a discapito dei complessi scolastici Tre Castelli e Via Salerno che, infatti, verrebbero gravemente danneggiati dall'implementazione delle emissioni</li> </ul> <p>Recentissime ricerche innovative, peraltro, hanno dimostrato l'oggettiva preferenza del trasporto pubblico rispetto all'utenza veicolare privata e per questo vogliamo far rilevare le contraddizioni tra le premesse e le effettive proposte di mobilità sopra rubricata. . Esaminiamo alcuni dati: un recente studio regionale riferisce l'esistenza di un forte trend di crescita nella domanda di trasporto collettivo dal 2003 al 2012 che è di fatto aumentato del 46% nei servizi suburbani , del 27% sui servizi regionali espressi e del 27% in altri</p>

	servizi locali. Nel contempo il Trasporto Merci è sceso, al 2012, di circa il 35% rispetto ai valori che caratterizzavano i primi anni del 2000
--	---

---

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> Il nuovo collegamento stradale è indicato quale pertinenza indiretta dal Piano di Governo del Territorio il PUMS lo ratifica valutandolo positivamente.
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b> - Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione
---

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
040_03	(Comune di Sesto San Giovanni) Responsabile Servizio Mobilità e Trasporti - Jonathan Monti	448978/2017	06/10/2017 09:32:00

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>Si chiede di cassare il progetto di realizzare, spostata verso nord, un tratto della vecchia strada interquartiere di Milano che il PUMS prevede di realizzare attraverso il collegamento diretto del tratto a fondo cieco di Viale Sarca con il ponte di via Porto Corsini. Tale ipotesi, oltre ad avere un insormontabile ostacolo nella capacità di smaltimento dell'incrocio fra via Fiume, viale Edison e viale Monza avrebbe ripercussioni su tutto il settore sud-est di Sesto San Giovanni e, in particolare, su viale Edison che rischia di diventare accesso privilegiato al sistema autostradale. Facciamo inoltre presente che esiste già un collegamento che mette in relazione viale Monza con Fulvio Testi posto appena più a nord del nuovo collegamento ipotizzato dal PUMS, ovvero l'itinerario Buozzi, Morganti, Carducci, Clerici e altre possibili alternative più a sud, in territorio di Milano, o più a nord, ma per alcune specifiche origini destinazioni, qualora venisse completata l'intersezione Pasolini/Casiraghi/Fulvio Testi. Quanto al doppio senso di marcia su via Sesto San Giovanni/via Porto Corsini, si ritiene che alla luce del progetto sopra evidenziato sia anch'esso da rigettare e, comunque, deve essere accompagnato dalla non più rimandabile razionalizzazione dell'intersezione via Fiume, viale Edison e viale Monza, comunque necessaria, e dai correlati indispensabili interventi di razionalizzazione e messa in sicurezza dei flussi complementari. Peraltro, la recente riattivazione della corsia riservata su via Sesto San Giovanni contrasta con quanto previsto dal PUMS.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le valutazioni condotte dal PUMS non hanno evidenziato le criticità addotte nell'osservazione. (cfr Appendice 2)

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- Non sono state indicate le modifiche da apportare al documento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
143_02	(Iniziativa Cialdini Srl) Legale Rappresentante - Alfredo Barzaghi	445593/2017	05/10/2017 10:50:44

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
La scrivente società, avente in programma interventi edilizi che prevedono la trasformazione di via Vochieri in strada pubblica a senso unico di marcia, considera prioritario, al fine di garantire un ulteriore collegamento OVEST-EST nel settore urbano compreso tra viale Jenner e villa Litta Modignani, il collegamento Pedroni -Astesani -(Fermi) come strada locale o locale interzonale.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Mentre l'estesa stradale complessiva ammonta a circa 5 chilometri.	Il PUMS ritiene che il tracciato viabilistico compreso tra le vie Pedroni -Astesani -Fermi (ex Interquartiere nord) già parzialmente esistente (vie Don Grioli e Cavalletto) debba considerarsi prioritario analogamente alla prevista connessione Chiasserini - Cascina Prati. ( n.b. conseguentemente occorre modifica della colorazione da verde in azzurro in tabella di pagina Xli e in quella di pagina IX.)

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta afferisce a strumenti di programmazione, diversi dal PUMS; così come esplicitato nelle motivazioni dell'osservazione le priorità di attuazione di eventuali infrastrutture a supporto dell'intervento edilizio dovranno essere definite nell'ambito dei procedimenti urbanistici.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
059_01	Marta Piccolboni	452680/2017	07/10/2017 22:36:07

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: EX VAR. 12 R 5.18 ANTONINI	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
La via Antonini (come le altre della direttrice Corvetto-Famagosta) è ingolfata di traffico perché non ci sono alternative viabilistiche

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Valutare possibile pista ciclabile su via Antonini (+Quaranta, Cermenate) e corsia separata per autobus 95 in modo da consentire una mobilità alternativa alle auto

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
144_02	(Cittadini Viale Faenza) Carlo Luca Coppini	451103/2017	09/10/2017 11:16:49

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Premessa	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>S/05 COLLEGAMENTO GIORDANI FAENZA Allegato, pag. XIII La realizzazione del collegamento tra la radice sud del ponte di via Giordani con viale Faenza consente di dare piena continuità alla parte sud dell'anello della circonvallazione esterna. Tale infrastruttura rappresenta inoltre l'occasione per risolvere il grave problema derivante dall'uso improprio di strade strettamente locali e residenziali (come ad esempio via Merula e via Martinelli), o interessate dalla presenza di importanti complessi scolastici come quello di via San Colombano, le quali sopperiscono alla mancanza di un alternativa adeguata dal punto di vista geometrico e funzionale.</p>	<p>In riferimento ai suddetti interventi, si osserva quanto segue: Le zone interessate dall'intervento sopra raffigurato ricoprono l'area del quartiere Barona ove risiedono tutti i cittadini che sottoscrivono le sopraestese e le seguenti osservazioni . L'elemento essenziale e che costituisce una grave e palese contraddittorietà con le conclusioni espresse da codesta Amministrazione nel rapporto ambientale contenuto nel PUMS di cui si discute (cfr, Rapporto ambientale pagg. 60 e ss) si ricava dall'esame degli effetti che scaturiscono dalla realizzazione delle bretelle di collegamento di cui al predente punto 1 ed a quello qui esposto. Ed invero, entrambi gli interventi sono destinati ad implementare notevolmente il traffico veicolare sulla tratta di Viale Faenza ove, è bene rilevare, esiste il complesso scolastico di Via Salerno. (meglio evidenziato in colore rosso nel rilievo stradale sottoesteso). Il suddetto complesso scolastico, munito di spazi aperti per l'esercizio dell'attività sportiva e di educazione fisica da parte degli studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado, dista a meno di 50 metri dalla tratta stradale ed è un dato di fatto abnormemente ignorato da codesta Amministrazione. L'impatto ambientale che deriverebbe dalla realizzazione del collegamento veicolare con la Via Barona e dall'esecuzione degli interventi di connessione tra la Via Merula e la Via Chiodi peggiorerebbe gravemente il tasso di inquinamento atmosferico che lo stesso complesso scolastico e tutti i cittadini residenti sono costretti a subire, con il conseguente aggravio delle proprie condizioni di salute. A tale proposito, deve essere tenuta in considerazione una recente analisi europea, secondo cui il 15-30% di tutti i casi di asma in bambini e ragazzi è attribuibile al traffico di vicinanza. A titolo esemplificativo, si riportano i risultati delle analisi effettuate in Area C. E' dimostrato inoltre che gli scarichi veicolari aumentano il rischio di ammalarsi di polmonite e di otite media e provocano la diminuzione della capacità respiratoria. Già nel giugno del 2013 un monitoraggio dell'esposizione agli inquinanti aveva dimostrato che: le concentrazioni medie in strada fuori da Area C in un giorno ferialo sono tre volte superiori a quelle in situazione analoga dentro Area C. L'intervento sopra richiamato, quindi, oltre che rappresentare un concreto peggioramento delle condizioni ambientali in prossimità del complesso scolastico di Via Salerno, rappresenta un illegittima contraddizione con gli obiettivi ambientali del PUMS adottato dal C.0 del</p>



	<p>Comune di Milano nonché del PRIA (Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria) già approvato dalla Giunta Regionale nel 2013. Fra questi la riduzione delle emissioni entro il 2020 fino al 41% di polveri fini (PM10 e PM2.5) del 49% degli ossidi di azoto (NOx). Considerato che gli obiettivi del PUMS nonché del suddetto PRIA sono quelli di ridurre gli impatti negativi derivanti dall'implementazione del traffico veicolare e che il fenomeno della relativa congestione nel Quartiere Barona deve essere gradualmente ridotto attraverso la realizzazione di infrastrutture descritte al precedente punto 1 e cioè: 1) di parcheggi posti in corrispondenza delle stazioni metropolitane esistenti (Nella fattispecie: San Cristoforo) ed in prossimità di Via Chiodi e Via Merula cui, infatti, il traffico veicolare potrà accedere direttamente senza creare alcun uso improprio della rete locale e residenziale delle suddette vie e/o interessare il complesso scolastico di Via San Colombano 2) di ridurre l'accesso delle auto in città con il decentramento delle aree di trasporto metropolitano attraverso la realizzazione di parcheggi in corrispondenza delle relative stazioni di maggior importanza (a titolo esemplificativo: Famagosta, San Cristoforo, etc...) Oltre ai suesposti punti 1) e 2), deve essere considerato che la salvaguardia delle aree verdi degradate, quali quelle che distinguono la zona urbana in prossimità di Via Chiodi e Via Merula, deve e può derivare solo dal loro recupero attraverso il riconoscimento dell'originaria funzione agricola e/o di verde pubblico indipendentemente dall'eventuale ritardo dell'azione di realizzazione della destinazione loro impressa dai Piani attuativi del PGT . Vista e considerata l'inutilità e la contraddittorietà degli interventi rubricati con B/05 e P/12, rispettivamente intitolati: Collegamento Giordani Faenza e Barona con gli obiettivi previsti nel rapporto ambientale dello stesso PUMS, si chiede che venga disposta nuova attività di valutazione e di istruttoria procedimentale che privilegi il mantenimento delle superfici adiacenti alle Via Chiodi e Merula a verde pubblico incaricando anche soggetti privati ad intraprendere attività di monitoraggio per la realtiva bonifica e lo sfruttamento.</p>
--	--

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

### **Valutazione tecnica**

Le nuove infrastrutture indicate sono desunte dal PGT o da Piani urbanistici che il PUMS ha valutato e fatto propri. La strada qui indicata come Collegamento Giordani Faenza è stata valutata e i risultati sono indicati a pag 211. Inoltre l'indicazione B/05 Barona risulta non conforme a quanto indicato nel Piano dove l'intervento B/05 corrisponde a "Ticinese-Porta Genova.

### **Modifica proposta**

### **Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
144_03	(Cittadini Viale Faenza) Carlo Luca Coppini	451103/2017	09/10/2017 11:16:49

## CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Premessa	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>La rete ecologica urbana come legante delle progettazione tra verde esistente e trasformazione urbana; Il progetto Rotaie verdi e la rete ecologica comunale. L'importanza del parco delle risaie e della sua zona limitrofa L'area oggetto della strada Merula - Chiodi, già oggetti di consumo di suolo a causa della costruzione del futuro deposito della linea 4 della metropolitana (la mancanza della metropolitana rappresentava, nel progetto originale, la ratio per la costruzione di un' arteria ad alto traffico che avrebbe raggiunto Famagosta M2, mentre ad oggi non esiste più questa esigenza) è riconosciuta come un'area chiave nel quadro di una rete ecologica urbana studiata dal progetto "Rotaie verdi", realizzata da Comune di Milano, WWF Italia e Cooperativa Eliante e grazie al finanziamento di Fondazione Cariplo. Il progetto Rotaie Verdi <a href="http://www.fondazionecariplo.it/it/news/ambiente/rotaie-verdi-un-corridoio-ecologico-fra-gli-scali-dismessi.html">http://www.fondazionecariplo.it/it/news/ambiente/rotaie-verdi-un-corridoio-ecologico-fra-gli-scali-dismessi.html</a> è particolarmente significativo, perché propone, sulla scorta di esperienze straniere come quella delle oasi urbane londinesi, una nuova modalità di considerare il verde pubblico urbano che si estende oltre gli scali ferroviari. In particolare ci propone una rete di percorsi e corridoi ecologici sia lungo la stessa rete ferroviaria, che ha già oggi una funzione di supporto alla circolazione dei semi, delle specie animali (e dei loro geni) e alla biodiversità in ambito urbano, come evidenziato dall'approfondito studio naturalistico che accompagna il progetto, sia attraverso la rete delle aree pubbliche esistenti e previste. La sopravvivenza della rete dipende dall'esistenza di corridoi a loro volta collegati con le zone naturali periurbane (parco sud, parco delle Risaie) e tra gli stessi due scali, ipotizzabili come future oasi urbane. Sono state identificate a questo fine aree a giardino, aree incolte, orti urbani, parchi e le possibilità offerte dall'idrografia minore urbana, composta di rogge e canali, tutti da utilizzare come elementi su cui appoggiare le connessioni tra la ferrovia e le aree extra urbane (considerate come aree sorgente). Allo stesso tempo sono stati registrati gli ostacoli ed i punti critici (alla cui lista la Merula -Chiodi potrebbe aggiungersi) che separano o interrompono queste aree, integrate alla mappatura analogica di descrizione della fascia di rispetto ferroviaria nel rispetto necessario delle normative di legge sulla sicurezza. Il progetto prevede dunque, in sintesi, la valorizzazione degli scali ferroviari di San Cristoforo (ove sorgerà un parco sul 100% della superficie) e Porta Romana , scali connessi ecologicamente dalla stessa linea ferroviaria, che a sua volta si connette esternamente alle zone rurali intorno alla città. La zona della Merula Chiodi, unitamente al grande prato di via Martinelli (ora inficiato dalla costruzione della linea M4, ma previsto nuovamente come futuro elemento verde) costituisce nel progetto il punto di connessione ecologica vero della biodiversità, che rimane nonostante al deposito M4, tra lo scalo, la costituenda oasi in San Cristoforo e il parco delle Risaie. La frammentazione lineare di questa connessione nord-sud rappresenterebbe quindi l'interruzione della connessione di un intero tratto di rete ecologica urbana, sito nel sud ovest della città. (**Presenza di immagine non inseribile nella presente osservazione**) La rete ecologica urbana del progetto CARIPLO e il punto d connessione con il parco delle risaie (freccia gialla), che tocca l'area in oggetto. La connessione ecologica tra il parco delle risaie e lo scalo di san Cristoforo. L'attuazione della rete ecologica comunale nel sud ovest di Milano. Nel contesto di questo progetto del Comune di Milano, e della sua rete ecologica, l'area in oggetto riveste un importanza particolare. Lo studio citato ha identificato, nonostante la costruenda stazione M4, la possibilità di lasciare lì i varchi necessari alla connessione ecologica rimanente tra lo stesso parco delle Risaie e lo scalo di San Cristoforo, ove è pianificata ad oggi una</p>

rinaturalizzazione e un futuro uso a verde urbano con gestione naturalistica. La valutazione dello stato di biodiversità dello scalo di San Cristoforo, e tutta la rete urbana identificata, è beneficiaria di flusso genetico e di biodiversità dal parco delle Risaie attraverso e risulta quindi essere un indicatore, in chiave diminuita, di una ben maggiore biodiversità che giunge proprio dal parco delle Risaie attraverso l'area in oggetto e di cui ne rappresenta quindi lo status minimo e, probabilmente, inferiore. La descrizione dei valori faunistici riscontrati nello scalo di San Cristoforo, area altrove isolata, se non sul suo lato sud, risulta in definitiva una dimostrazione della presenza della stessa biodiversità, in chiave maggiore, nell'area che ne garantisce il raggiungimento, che si trova oggi ad essere oggetto del progetto di trasformazione urbana Merula Chiodi. (\*\*Presenza di immagine non inseribile nella presente osservazione\*\*) Analisi naturalistica dello scalo di San Cristoforo e considerazioni sul parco delle risaie (core area) Nello studio citato sono stati rilevati 368 taxa (specie e sottospecie), pari all'81% della flora della città di Milano (Banfi e Galasso, 1998)<sup>1</sup>. L'ex scalo di Milano San Cristoforo risultò il settore più ricco (245 taxa) dell'area di studio, seguito dalla tratta Porta Romana — San Cristoforo e (229) e dall'ex scalo di Milano Porta Romana (192). Di ciò, potrebbe colpire in particolare la maggior ricchezza di specie della fascia ferroviaria rispetto allo scalo di porta Romana: contro ogni legge biogeografica, ove si afferma che all'aumentare di un'area aumenta, in condizioni naturali, anche il numero di specie presenti (Mc Arthur & Wilson 1967)<sup>2</sup>, la sottile e frammentata fascia in attività ha una produttività maggiore rispetto ad un'area che dovrebbe essere migliore. In realtà, i dati non sorprendono. La situazione conferma anche l'assunto teorico del progetto rotaie verdi, secondo il quale la connettività ecologica lungo la fascia ferroviaria esiste, dipende dalla distanza dell'area "fonte" di biodiversità più vicina, [...CONTINUA DOPO LE NOTE...] (\*\*Note a fondo pagina\*\*) <sup>1</sup> Banfi E. & Galasso G. 1998. La flora spontanea della Città di Milano alle soglie del terzo millennio e i suoi cambiamenti a partire dal 1700. Memorie della Società di Scienze Naturali e del Museo Civico di Storia Naturale di Milano, volume XXVIII, fascicolo I. <sup>2</sup> MacArthur, R. H. and Wilson, E. O. 1967. The Theory of Island Biogeography. Princeton, N.J.: Princeton University Press. [...CONTINUA...] che va quindi preservata. L'area fonte è il parco delle risaie, connessa all'area di studio del progetto attraverso l'area che sarebbe impattata dalla costruzione della strada ad alto scorrimento. Secondo lo studio, se "le aree marginali degli scali sono in prevalenza prive di valore naturalistico, non mancano tuttavia situazioni di relativo pregio, come gli arbusteti della porzione orientale di San Cristoforo, caratterizzati da elementi tipici della classe Rhamno-Prunetea (es. Rosa gr. canina, Crataegus monogyna)". Ancora una volta l'area più vicina al parco delle Risaie risulta essere la migliore dello studio dal punto di vista botanico e questo è dovuto alla sua connessione. Per quanto riguarda la fauna entomologica (insetti, anche non volatori), lo studio descrive come a fronte di una generale povertà di specie, "migliore sembra essere la situazione allo Scalo S. Cristoforo e nel tratto di linea appena seguente ove, oltre ad una maggior ricchezza di specie, per alcune di esse si riscontrano anche densità notevoli" e come "Ciò sia dubbio dovuto ad una maggiore varietà e naturalità degli ambienti in funzione della vicinanza con le aree naturali circostanti la città". Quest'ultima verifica ancora una volta l'importanza potenziale, funzionale ed ecologica dell'area minacciata dalla strada Merula-Chiodi, il cui impatto ecologico si estende quindi, potenzialmente, ad un impoverimento di un'area ben più vasta. Lo scalo più connesso al parco delle risaie risulta essere allo stesso modo la più interessante per i dati erpetologici e l'unica in grado di ospitare il rospo smeraldino Bufo viridis, specie elencata in appendice II della Convenzione di Berna e appendice IV della direttiva Habitat (92/43/CEE). Gli anfibi necessitano acqua e le risaie del parco delle risaie hanno consistenti popolazioni di anfibi. Essi giungono oggi alla futura oasi urbana su una zona che, a valle della costruzione della Merula — Chiodi, diverrebbe per le specie indicate un punto ad alta mortalità, a causa del traffico e dell'impatto sulla migrazione. Tra i mammiferi, la stessa area è inoltre l'unica dove si registrano la presenza del riccio europeo Erinaceus europaeus, tra altre specie solo antropofile (gatti e topi). Lo studio ornitologico non mette invece in luce importanti differenze ecologiche dello scalo di San Cristoforo, ma una generale ricchezza di specie (fino a 51 specie) presenti nelle aree urbane a contatto con aree verdi e dismesse. L'area di studio viene identificata come area di nidificazione e soprattutto di sosta in migrazione, per diverse specie. Tutto questo (inclusa la riscontrata mancanza del fenomeno di una differenza sostanziale solo per, unico taxon tra altri, gli uccelli — fortemente volatori e quindi meno soggetti al paesaggio circostante) non fa che confermare l'importanza di una connessione ecologica da mantenere sul terreno tra il Parco delle risaie e

un'intera rete ecologica esistente nel sud di Milano. **CONCLUSIONI:** L'area oggetto della costruzione della costruzione della strada, in modo dimostrato da uno studio di fattibilità finanziato da Fondazione CARIPLO e implementato, tra altri, dal Comune di Milano, rappresenta un' area la cui biodiversità è quindi superiore a quella indagata (lo scalo di S Cristoforo) e inferiore al parco delle risaie stesso, venendo dunque a costituire un corridoio ecologico fondamentale e un fattore limitante per il mantenimento dell'intera rete nel sud di Milano. Dal punto di vista meramente naturalistico, La costruzione della strada Merula - Chiodi è un danno paesaggistico ed ecologico che, in aggiunta al deposito M4, impatta su una dimostrata connessione ecologica e sulla realizzazione di un progetto citato nell' ADP scali 2017, che potrebbe nel prossimo futuro porre Milano come una città smart a livello europeo e all' avanguardia, dove le "nature based solutions" procurano benefici sociali ai cittadini. La cosa si aggiunge al fatto che le politiche ambientali proclamate dalla presente amministrazione sono altre e fatte, almeno a parole, di sostenibilità, mobilità dolce e della necessità di preservare e ripristinare aree verdi senza un cambio di uso del suolo. La costruzione di una strada ad alto traffico crea abbandono per la poca vivibilità. Ciò crea mancanza di sicurezza, e disagio sociale. Si auspica dunque, per l'area in oggetto di costruzione di una strada, la necessità di un ripristino ambientale e sociale, che possa dialogare con un uso sostenibile dello spazio senza altre e inutili concessioni alla mobilità pesante ed inquinante:

**Testo originale**

**Testo nuovo**

Premesso quanto sopra osservato e considerato chiediamo, ascoltando anche le richieste del territorio in sede di nuova istruttoria, di chiarimenti valutativi e di analisi, di:  
A) cancellare l'ipotesi di interventi rubricati VAR 9, R 6.3. Ronchetto, B/05 Collegamento Giordani Faenza e P/12 Barona non sussistendo i presupposti per la relative realizzazione e costituendo grave peggioramento delle condizioni ambientali e di salute a danno del complesso scolastico di Via Salerno ;

**ESITO PROPOSTO**

**Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

**Valutazione tecnica**

Il nuovo collegamento stradale, previsto dal Piano di Governo del Territorio, ha dimostrato la sua sostenibilità a seguito della valutazione condotta dal PUMS. I risultati di tali valutazioni sono riportati alla pagina 211 del Documento di Piano ed alla pagina XIII dell'Appendice 2. Analogamente gli ulteriori interventi indicati: VAR 9, R 6.3. Ronchetto, B/05 Collegamento Giordani Faenza e P/12 Barona, risultano anch'essi desunti dal PUMS in quanto afferenti a strumenti vigenti di pianificazione urbanistica.

**Modifica proposta**

**Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
144_04	(Cittadini Viale Faenza) Carlo Luca Coppini	451103/2017	09/10/2017 11:16:49

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Premessa	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

#### **Motivazione**

La rete ecologica urbana come legante delle progettazione tra verde esistente e trasformazione urbana; Il progetto Rotaie verdi e la rete ecologica comunale. L'importanza del parco delle risaie e della sua zona limitrofa L'area oggetto della strada Merula - Chiodi, già oggetti di consumo di suolo a causa della costruzione del futuro deposito della linea 4 della metropolitana (la mancanza della metropolitana rappresentava, nel progetto originale, la ratio per la costruzione di un' arteria ad alto traffico che avrebbe raggiunto Famagosta M2, mentre ad oggi non esiste più questa esigenza) è riconosciuta come un'area chiave nel quadro di una rete ecologica urbana studiata dal progetto "Rotaie verdi", realizzata da Comune di Milano, WWF Italia e Cooperativa Eliante e grazie al finanziamento di Fondazione Cariplo. Il progetto Rotaie Verdi <http://www.fondazionecariplo.it/it/news/ambiente/rotaie-verdi-un-corridoio-ecologico-fra-gli-scali-dismessi.html> è particolarmente significativo, perché propone, sulla scorta di esperienze straniere come quella delle oasi urbane londinesi, una nuova modalità di considerare il verde pubblico urbano che si estende oltre gli scali ferroviari. In particolare ci propone una rete di percorsi e corridoi ecologici sia lungo la stessa rete ferroviaria, che ha già oggi una funzione di supporto alla circolazione dei semi, delle specie animali (e dei loro geni) e alla biodiversità in ambito urbano, come evidenziato dall'approfondito studio naturalistico che accompagna il progetto, sia attraverso la rete delle aree pubbliche esistenti e previste. La sopravvivenza della rete dipende dall'esistenza di corridoi a loro volta collegati con le zone naturali periurbane (parco sud, parco delle Risaie) e tra gli stessi due scali, ipotizzabili come future oasi urbane. Sono state identificate a questo fine aree a giardino, aree incolte, orti urbani, parchi e le possibilità offerte dall'idrografia minore urbana, composta di rogge e canali, tutti da utilizzare come elementi su cui appoggiare le connessioni tra la ferrovia e le aree extra urbane (considerate come aree sorgente). Allo stesso tempo sono stati registrati gli ostacoli ed i punti critici (alla cui lista la Merula -Chiodi potrebbe aggiungersi) che separano o interrompono queste aree, integrate alla mappatura analogica di descrizione della fascia di rispetto ferroviaria nel rispetto necessario delle normative di legge sulla sicurezza. Il progetto prevede dunque, in sintesi, la valorizzazione degli scali ferroviari di San Cristoforo (ove sorgerà un parco sul 100% della superficie) e Porta Romana, scali connessi ecologicamente dalla stessa linea ferroviaria, che a sua volta si connette esternamente alle zone rurali intorno alla città. La zona della Merula Chiodi, unitamente al grande prato di via Martinelli (ora inficiato dalla costruzione della linea M4, ma previsto nuovamente come futuro elemento verde) costituisce nel progetto il punto di connessione ecologica vero della biodiversità, che rimane nonostante al deposito M4, tra lo scalo, la costituenda oasi in San Cristoforo e il parco delle Risaie. La frammentazione lineare di questa connessione nord-sud rappresenterebbe quindi l'interruzione della connessione di un intero tratto di rete ecologica urbana, sito nel sud ovest della città. (\*\*Presenza di immagine non inseribile nella presente osservazione\*\*) La rete ecologica urbana del progetto CARIPLO e il punto di connessione con il parco delle risaie (freccia gialla), che tocca l'area in oggetto. La connessione ecologica tra il parco delle risaie e lo scalo di san Cristoforo. L'attuazione della rete ecologica comunale nel sud ovest di Milano. Nel contesto di questo progetto del Comune di Milano, e della sua rete ecologica, l'area in oggetto riveste un'importanza particolare. Lo studio citato ha identificato, nonostante la costruenda stazione M4, la possibilità di lasciare lì i varchi necessari alla connessione ecologica rimanente tra lo stesso parco delle Risaie e lo scalo di San Cristoforo, ove è pianificata ad oggi una

rinaturalizzazione e un futuro uso a verde urbano con gestione naturalistica. La valutazione dello stato di biodiversità dello scalo di San Cristoforo, e tutta la rete urbana identificata, è beneficiaria di flusso genetico e di biodiversità dal parco delle Risaie attraverso e risulta quindi essere un indicatore, in chiave diminuita, di una ben maggiore biodiversità che giunge proprio dal parco delle Risaie attraverso l'area in oggetto e di cui ne rappresenta quindi lo status minimo e, probabilmente, inferiore. La descrizione dei valori faunistici riscontrati nello scalo di San Cristoforo, area altrove isolata, se non sul suo lato sud, risulta in definitiva una dimostrazione della presenza della stessa biodiversità, in chiave maggiore, nell'area che ne garantisce il raggiungimento, che si trova oggi ad essere oggetto del progetto di trasformazione urbana Merula Chiodi. (\*\*Presenza di immagine non inseribile nella presente osservazione\*\*) Analisi naturalistica dello scalo di San Cristoforo e considerazioni sul parco delle risaie (core area) Nello studio citato sono stati rilevati 368 taxa (specie e sottospecie), pari all'81% della flora della città di Milano (Banfi e Galasso, 1998)<sup>1</sup>. L'ex scalo di Milano San Cristoforo risultò il settore più ricco (245 taxa) dell'area di studio, seguito dalla tratta Porta Romana — San Cristoforo e (229) e dall'ex scalo di Milano Porta Romana (192). Di ciò, potrebbe colpire in particolare la maggior ricchezza di specie della fascia ferroviaria rispetto allo scalo di porta Romana: contro ogni legge biogeografica, ove si afferma che all'aumentare di un'area aumenta, in condizioni naturali, anche il numero di specie presenti (Mc Arthur & Wilson 1967)<sup>2</sup>, la sottile e frammentata fascia in attività ha una produttività maggiore rispetto ad un'area che dovrebbe essere migliore. In realtà, i dati non sorprendono. La situazione conferma anche l'assunto teorico del progetto rotaie verdi, secondo il quale la connettività ecologica lungo la fascia ferroviaria esiste, dipende dalla distanza dell'area "fonte" di biodiversità più vicina, [...CONTINUA DOPO LE NOTE...] (\*\*Note a fondo pagina\*\*) <sup>1</sup> Banfi E. & Galasso G. 1998. La flora spontanea della Città di Milano alle soglie del terzo millennio e i suoi cambiamenti a partire dal 1700. Memorie della Società di Scienze Naturali e del Museo Civico di Storia Naturale di Milano, volume XXVIII, fascicolo I. <sup>2</sup> MacArthur, R. H. and Wilson, E. O. 1967. The Theory of Island Biogeography. Princeton, N.J.: Princeton University Press. [...CONTINUA...] che va quindi preservata. L'area fonte è il parco delle risaie, connessa all'area di studio del progetto attraverso l'area che sarebbe impattata dalla costruzione della strada ad alto scorrimento. Secondo lo studio, se "le aree marginali degli scali sono in prevalenza prive di valore naturalistico, non mancano tuttavia situazioni di relativo pregio, come gli arbusteti della porzione orientale di San Cristoforo, caratterizzati da elementi tipici della classe Rhamno-Prunetea (es. Rosa gr. canina, Crataegus monogyna)". Ancora una volta l'area più vicina al parco delle Risaie risulta essere la migliore dello studio dal punto di vista botanico e questo è dovuto alla sua connessione. Per quanto riguarda la fauna entomologica (insetti, anche non volatori), lo studio descrive come a fronte di una generale povertà di specie, "migliore sembra essere la situazione allo Scalo S. Cristoforo e nel tratto di linea appena seguente ove, oltre ad una maggior ricchezza di specie, per alcune di esse si riscontrano anche densità notevoli" e come "Ciò sia dubbio dovuto ad una maggiore varietà e naturalità degli ambienti in funzione della vicinanza con le aree naturali circostanti la città". Questoverifica ancora una volta l'importanza potenziale, funzionale ed ecologica dell'area minacciata dalla strada Merula-Chiodi, il cui impatto ecologico si estende quindi, potenzialmente, ad un impoverimento di un'area ben più vasta. Lo scalo più connesso al parco delle risaie risulta essere allo stesso modo la più interessante per i dati erpetologici e l'unica in grado di ospitare il rospo smeraldino Bufo viridis, specie elencata in appendice II della Convenzione di Berna e appendice IV della direttiva Habitat (92/43/CEE). Gli anfibi necessitano acqua e le risaie del parco delle risaie hanno consistenti popolazioni di anfibi. Essi giungono oggi alla futura oasi urbana su una zona che, a valle della costruzione della Merula — Chiodi, diverrebbe per le specie indicate un punto ad alta mortalità, a causa del traffico e dell'impatto sulla migrazione. Tra i mammiferi, la stessa area è inoltre l'unica dove si registrano la presenza del riccio europeo Erinaceus europaeus, tra altre specie solo antropofile (gatti e topi). Lo studio ornitologico non mette invece in luce importanti differenze ecologiche dello scalo di San Cristoforo, ma una generale ricchezza di specie (fino a 51 specie) presenti nelle aree urbane a contatto con aree verdi e dismesse. L'area di studio viene identificata come area di nidificazione e soprattutto di sosta in migrazione, per diverse specie. Tutto questo (inclusa la riscontrata mancanza del fenomeno di una differenza sostanziale solo per, unico taxon tra altri, gli uccelli — fortemente volatori e quindi meno soggetti al paesaggio circostante) non fa che confermare l'importanza di una connessione ecologica da mantenere sul terreno tra il Parco delle risaie e

un'intera rete ecologica esistente nel sud di Milano. **CONCLUSIONI:** L'area oggetto della costruzione della costruzione della strada, in modo dimostrato da uno studio di fattibilità finanziato da Fondazione CARIPLO e implementato, tra altri, dal Comune di Milano, rappresenta un' area la cui biodiversità è quindi superiore a quella indagata (lo scalo di S Cristoforo) e inferiore al parco delle risaie stesso, venendo dunque a costituire un corridoio ecologico fondamentale e un fattore limitante per il mantenimento dell'intera rete nel sud di Milano. Dal punto di vista meramente naturalistico, La costruzione della strada Merula - Chiodi è un danno paesaggistico ed ecologico che, in aggiunta al deposito M4, impatta su una dimostrata connessione ecologica e sulla realizzazione di un progetto citato nell' ADP scali 2017, che potrebbe nel prossimo futuro porre Milano come una città smart a livello europeo e all' avanguardia, dove le "nature based solutions" procurano benefici sociali ai cittadini. La cosa si aggiunge al fatto che le politiche ambientali proclamate dalla presente amministrazione sono altre e fatte, almeno a parole, di sostenibilità, mobilità dolce e della necessità di preservare e ripristinare aree verdi senza un cambio di uso del suolo. La costruzione di una strada ad alto traffico crea abbandono per la poca vivibilità. Ciò crea mancanza di sicurezza, e disagio sociale. Si auspica dunque, per l'area in oggetto di costruzione di una strada, la necessità di un ripristino ambientale e sociale, che possa dialogare con un uso sostenibile dello spazio senza altre e inutili concessioni alla mobilità pesante ed inquinante:

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Premesso quanto sopra osservato e considerato chiediamo, ascoltando anche le richieste del territorio in sede di nuova istruttoria, di chiarimenti valutativi e di analisi, di:</p> <p>B) disporre nova attività istruttoria e di valutazione che possa privilegiare il mantenimento delle superfici adiacenti alle Vie Chiodi e Merula a verde pubblico incaricando anche soggetti private ad intraprendere attività di monitoraggio per la relative bonifica e per lo sfruttamento aquale area a verde in considerazione della prossimità del parco delle risaie e del Parco Teramo</p>

## ESITO PROPOSTO

### **Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

### **Valutazione tecnica**

Il nuovo collegamento stradale, previsto dal Piano di Governo del Territorio, che prevede i conseguenti interventi di mitigazione ambientale, ha dimostrato la sua sostenibilità a seguito della valutazione condotta dal PUMS. I risultati di tali valutazioni sono riportati alla pagina 211 del Documento di Piano ed alla pagina XIII dell'Appendice 2.

### **Modifica proposta**

### **Note**

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
144_05	(Cittadini Viale Faenza) Carlo Luca Coppini	451103/2017	09/10/2017 11:16:49

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Premessa	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

#### **Motivazione**

La rete ecologica urbana come legante delle progettazione tra verde esistente e trasformazione urbana; Il progetto Rotaie verdi e la rete ecologica comunale. L'importanza del parco delle risaie e della sua zona limitrofa L'area oggetto della strada Merula - Chiodi, già oggetti di consumo di suolo a causa della costruzione del futuro deposito della linea 4 della metropolitana (la mancanza della metropolitana rappresentava, nel progetto originale, la ratio per la costruzione di un' arteria ad alto traffico che avrebbe raggiunto Famagosta M2, mentre ad oggi non esiste più questa esigenza) è riconosciuta come un'area chiave nel quadro di una rete ecologica urbana studiata dal progetto "Rotaie verdi", realizzata da Comune di Milano, WWF Italia e Cooperativa Eliante e grazie al finanziamento di Fondazione Cariplo. Il progetto Rotaie Verdi <http://www.fondazionecariplo.it/it/news/ambiente/rotaie-verdi-un-corridoio-ecologico-fra-gli-scali-dismessi.html> è particolarmente significativo, perché propone, sulla scorta di esperienze straniere come quella delle oasi urbane londinesi, una nuova modalità di considerare il verde pubblico urbano che si estende oltre gli scali ferroviari. In particolare ci propone una rete di percorsi e corridoi ecologici sia lungo la stessa rete ferroviaria, che ha già oggi una funzione di supporto alla circolazione dei semi, delle specie animali (e dei loro geni) e alla biodiversità in ambito urbano, come evidenziato dall'approfondito studio naturalistico che accompagna il progetto, sia attraverso la rete delle aree pubbliche esistenti e previste. La sopravvivenza della rete dipende dall'esistenza di corridoi a loro volta collegati con le zone naturali periurbane (parco sud, parco delle Risaie) e tra gli stessi due scali, ipotizzabili come future oasi urbane. Sono state identificate a questo fine aree a giardino, aree incolte, orti urbani, parchi e le possibilità offerte dall'idrografia minore urbana, composta di rogge e canali, tutti da utilizzare come elementi su cui appoggiare le connessioni tra la ferrovia e le aree extra urbane (considerate come aree sorgente). Allo stesso tempo sono stati registrati gli ostacoli ed i punti critici (alla cui lista la Merula -Chiodi potrebbe aggiungersi) che separano o interrompono queste aree, integrate alla mappatura analogica di descrizione della fascia di rispetto ferroviaria nel rispetto necessario delle normative di legge sulla sicurezza. Il progetto prevede dunque, in sintesi, la valorizzazione degli scali ferroviari di San Cristoforo (ove sorgerà un parco sul 100% della superficie) e Porta Romana , scali connessi ecologicamente dalla stessa linea ferroviaria, che a sua volta si connette esternamente alle zone rurali intorno alla città. La zona della Merula Chiodi, unitamente al grande prato di via Martinelli (ora inficiato dalla costruzione della linea M4, ma previsto nuovamente come futuro elemento verde) costituisce nel progetto il punto di connessione ecologica vero della biodiversità, che rimane nonostante al deposito M4, tra lo scalo, la costituenda oasi in San Cristoforo e il parco delle Risaie. La frammentazione lineare di questa connessione nord-sud rappresenterebbe quindi l'interruzione della connessione di un intero tratto di rete ecologica urbana, sito nel sud ovest della città. (\*\*Presenza di immagine non inseribile nella presente osservazione\*\*) La rete ecologica urbana del progetto CARIPLO e il punto d connessione con il parco delle risaie (freccia gialla), che tocca l'area in oggetto. La connessione ecologica tra il parco delle risaie e lo scalo di san Cristoforo. L'attuazione della rete ecologica comunale nel sud ovest di Milano. Nel contesto di questo progetto del Comune di Milano, e della sua rete ecologica, l'area in oggetto riveste un'importanza particolare. Lo studio citato ha identificato, nonostante la costruenda stazione M4, la possibilità di lasciare lì i varchi necessari alla connessione ecologica rimanente tra lo stesso parco delle Risaie e lo scalo di San Cristoforo, ove è pianificata ad oggi una



rinaturalizzazione e un futuro uso a verde urbano con gestione naturalistica. La valutazione dello stato di biodiversità dello scalo di San Cristoforo, e tutta la rete urbana identificata, è beneficiaria di flusso genetico e di biodiversità dal parco delle Risaie attraverso e risulta quindi essere un indicatore, in chiave diminuita, di una ben maggiore biodiversità che giunge proprio dal parco delle Risaie attraverso l'area in oggetto e di cui ne rappresenta quindi lo status minimo e, probabilmente, inferiore. La descrizione dei valori faunistici riscontrati nello scalo di San Cristoforo, area altrove isolata, se non sul suo lato sud, risulta in definitiva una dimostrazione della presenza della stessa biodiversità, in chiave maggiore, nell'area che ne garantisce il raggiungimento, che si trova oggi ad essere oggetto del progetto di trasformazione urbana Merula Chiodi. (\*\*Presenza di immagine non inseribile nella presente osservazione\*\*) Analisi naturalistica dello scalo di San Cristoforo e considerazioni sul parco delle risaie (core area) Nello studio citato sono stati rilevati 368 taxa (specie e sottospecie), pari all'81% della flora della città di Milano (Banfi e Galasso, 1998)<sup>1</sup>. L'ex scalo di Milano San Cristoforo risultato il settore più ricco (245 taxa) dell'area di studio, seguito dalla tratta Porta Romana — San Cristoforo e (229) e dall'ex scalo di Milano Porta Romana (192). Di ciò, potrebbe colpire in particolare la maggior ricchezza di specie della fascia ferroviaria rispetto allo scalo di porta Romana: contro ogni legge biogeografica, ove si afferma che all'aumentare di un'area aumenta, in condizioni naturali, anche il numero di specie presenti (Mc Arthur & Wilson 1967)<sup>2</sup>, la sottile e frammentata fascia in attività ha una produttività maggiore rispetto ad un'area che dovrebbe essere migliore. In realtà, i dati non sorprendono. La situazione conferma anche l'assunto teorico del progetto rotaie verdi, secondo il quale la connettività ecologica lungo la fascia ferroviaria esiste, dipende dalla distanza dell'area "fonte" di biodiversità più vicina, [...CONTINUA DOPO LE NOTE...] (\*\*Note a fondo pagina\*\*) <sup>1</sup> Banfi E. & Galasso G. 1998. La flora spontanea della Città di Milano alle soglie del terzo millennio e i suoi cambiamenti a partire dal 1700. Memorie della Società di Scienze Naturali e del Museo Civico di Storia Naturale di Milano, volume XXVIII, fascicolo I. <sup>2</sup> MacArthur, R. H. and Wilson, E. O. 1967. The Theory of Island Biogeography. Princeton, N.J.: Princeton University Press. [...CONTINUA...] che va quindi preservata. L'area fonte è il parco delle risaie, connessa all'area di studio del progetto attraverso l'area che sarebbe impattata dalla costruzione della strada ad alto scorrimento. Secondo lo studio, se "le aree marginali degli scali sono in prevalenza prive di valore naturalistico, non mancano tuttavia situazioni di relativo pregio, come gli arbusteti della porzione orientale di San Cristoforo, caratterizzati da elementi tipici della classe Rhamno-Prunetea (es. Rosa gr. canina, Crataegus monogyna)". Ancora una volta l'area più vicina al parco delle Risaie risulta essere la migliore dello studio dal punto di vista botanico e questo è dovuto alla sua connessione. Per quanto riguarda la fauna entomologica (insetti, anche non volatori), lo studio descrive come a fronte di una generale povertà di specie, "migliore sembra essere la situazione allo Scalo S. Cristoforo e nel tratto di linea appena seguente ove, oltre ad una maggior ricchezza di specie, per alcune di esse si riscontrano anche densità notevoli" e come "Ciò sia dubbio dovuto ad una maggiore varietà e naturalità degli ambienti in funzione della vicinanza con le aree naturali circostanti la città". Quest'ultima verifica ancora una volta l'importanza potenziale, funzionale ed ecologica dell'area minacciata dalla strada Merula-Chiodi, il cui impatto ecologico si estende quindi, potenzialmente, ad un impoverimento di un'area ben più vasta. Lo scalo più connesso al parco delle risaie risulta essere allo stesso modo la più interessante per i dati erpetologici e l'unica in grado di ospitare il rospo smeraldino Bufo viridis, specie elencata in appendice II della Convenzione di Berna e appendice IV della direttiva Habitat (92/43/CEE). Gli anfibi necessitano acqua e le risaie del parco delle risaie hanno consistenti popolazioni di anfibi. Essi giungono oggi alla futura oasi urbana su una zona che, a valle della costruzione della Merula — Chiodi, diverrebbe per le specie indicate un punto ad alta mortalità, a causa del traffico e dell'impatto sulla migrazione. Tra i mammiferi, la stessa area è inoltre l'unica dove si registrano la presenza del riccio europeo Erinaceus europaeus, tra altre specie solo antropofile (gatti e topi). Lo studio ornitologico non mette invece in luce importanti differenze ecologiche dello scalo di San Cristoforo, ma una generale ricchezza di specie (fino a 51 specie) presenti nelle aree urbane a contatto con aree verdi e dismesse. L'area di studio viene identificata come area di nidificazione e soprattutto di sosta in migrazione, per diverse specie. Tutto questo (inclusa la riscontrata mancanza del fenomeno di una differenza sostanziale solo per, unico taxon tra altri, gli uccelli — fortemente volatori e quindi meno soggetti al paesaggio circostante) non fa che confermare l'importanza di una connessione ecologica da mantenere sul terreno tra il Parco delle risaie e

un'intera rete ecologica esistente nel sud di Milano. CONCLUSIONI: L'area oggetto della costruzione della costruzione della strada, in modo dimostrato da uno studio di fattibilità finanziato da Fondazione CARIPLO e implementato, tra altri, dal Comune di Milano, rappresenta un' area la cui biodiversità è quindi superiore a quella indagata (lo scalo di S Cristoforo) e inferiore al parco delle risaie stesso, venendo dunque a costituire un corridoio ecologico fondamentale e un fattore limitante per il mantenimento dell'intera rete nel sud di Milano. Dal punto di vista meramente naturalistico, La costruzione della strada Merula - Chiodi è un danno paesaggistico ed ecologico che, in aggiunta al deposito M4, impatta su una dimostrata connessione ecologica e sulla realizzazione di un progetto citato nell' ADP scali 2017, che potrebbe nel prossimo futuro porre Milano come una città smart a livello europeo e all' avanguardia, dove le "nature based solutions" procurano benefici sociali ai cittadini. La cosa si aggiunge al fatto che le politiche ambientali proclamate dalla presente amministrazione sono altre e fatte, almeno a parole, di sostenibilità, mobilità dolce e della necessità di preservare e ripristinare aree verdi senza un cambio di uso del suolo. La costruzione di una strada ad alto traffico crea abbandono per la poca vivibilità. Ciò crea mancanza di sicurezza, e disagio sociale. Si auspica dunque, per l'area in oggetto di costruzione di una strada, la necessità di un ripristino ambientale e sociale, che possa dialogare con un uso sostenibile dello spazio senza altre e inutili concessioni alla mobilità pesante ed inquinante:

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Premesso quanto sopra osservato e considerato chiediamo, ascoltando anche le richieste del territorio in sede di nuova istruttoria, di chiarimenti valutativi e di analisi, di: C) Preservare e difendere un' area di chiave importanza per l'ecologia urbana milanese in se, per la difesa del Parco delle Risaie e come connessione ecologica verso una futura rete ecologica che cambierà largamente e in positivo, lo status della biodiversità del sud di Milano con relativi impatti sociali positivi.

## ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

## Valutazione tecnica

Il nuovo collegamento stradale, previsto dal Piano di Governo del Territorio, che prevede i conseguenti interventi di mitigazione ambientale, ha dimostrato la sua sostenibilità a seguito della valutazione condotta dal PUMS. I risultati di tali valutazioni sono riportati alla pagina 211 del Documento di Piano ed alla pagina XIII dell'Appendice 2.

## Modifica proposta

## Note

- Documento di riferimento attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
044_04	ELENA SIRONI	452607/2017	06/10/2017 16:06:06

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: S/06 Porta Sud	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>La progettazione deve prendere in considerazione il nodo piazzale Bologna la cui viabilità è attualmente già compromessa per intasamento nelle ore di punta per sovraccarico di veicoli che entrano ed escono dal piazzale da quattro grosse direttrici a doppio senso di marcia- anche con controviali – (Via Sulmona, viale Puglie, Via Bacchiglione, Viale Lucania) e con passaggio mezzi pubblici di superficie (autobus). Con il nuovo progetto di ingresso della Pauledese si andrebbe a gravare ulteriormente piazzale Bologna che vedrebbe convergere su di sé il traffico proveniente dalla nuova uscita della Pauledese che percorre la via Toffetti e la via Sulmona per poi biforcarsi da un lato col sottopasso sulla via Varsavia e dall'altro, attraverso la Via Sulmona , in Piazzale Bologna.</p> <p>Inoltre occorre considerare lungo tutta la Via Sulmona si affacciano in continuità condomini, che la zona è residenziale e che sono presenti diversi istituti scolastici: Scuola americana Sant Louis, Scuola Materna Sulmona, Scuole Elementari Sulmona/Bologna e il vicino comprensorio Martinengo (materna, elementari e medie).</p> <p>Non pare opportuno aumentare il traffico nella zona, né creare disagi ai residenti e agli studenti dal punto di vista ambientale (inquinamento atmosferico e acustico). Appare opportuno escludere via Sulmona quale sbocco della Pauledese verso Piazzale Bologna, vietando la svolta.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>[...]In questo quadro il PUMS propone inoltre la modifica dell'attuale sistema viabilistico Bologna-Corvetto-P.to di Mare, proponendo la demolizione del viadotto Cavalcavia Corvetto-Lucania, da piazza Mistral a piazza Bologna, consentendo di riqualificare lo spazio pubblico oggi occupato dalla struttura di sostegno del manufatto, prevedendo anche la piantumazione con essenze arboree ad alto fusto e arredo urbano fruibile (panchine, giochi per bambini, aree per cani, ecc.), una adeguata illuminazione e una eventuale pista ciclabile, permettendo così di ridefinire la dimensioni della strada a raso a vantaggio dell'utenza pedonale e ciclistica, reindirizzando il traffico non destinato all'asse di intervento, sull'itinerario Toffetti-Sulmona-Varsavia che si connette con l'intervento di penetrazione urbana della Pauledese.</p>	<p>Ai fini di non gravare ulteriormente il Piazzale Bologna con il traffico proveniente dal nuovo percorso della Pauledese proveniente da via Toffetti attraverso la Via Sulmona, alla rotonda Toffetti/Sulmona si predisporrà un divieto di svolta in Via Sulmona, dirottando il traffico sull'unica direttrice di Via Varsavia attraverso il sottopasso.</p>

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

Come espresso nell'Appendice 2, al paragrafo S/08, la soluzione progettuale indicata ha dimostrato, a livello modellistico, la sua sostenibilità. L'osservazione inoltre trattando il tema della regolamentazione del traffico, non affrisce alla scala del Piano.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
044_05	ELENA SIRONI	452607/2017	06/10/2017 16:06:06

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: S/08 Completamento della Paullese e accessibilità Santa Giulia	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

<b>Motivazione</b>
<p>La progettazione deve prendere in considerazione il nodo piazzale Bologna la cui viabilità è attualmente già compromessa per intasamento nelle ore di punta per sovraccarico di veicoli che entrano ed escono dal piazzale da quattro grosse direttrici a doppio senso di marcia- anche con controviali – (Via Sulmona, viale Puglie, Via Bacchiglione, Viale Lucania) e con passaggio mezzi pubblici di superficie (autobus). Con il nuovo progetto si andrebbe a gravare ulteriormente piazzale Bologna che vedrebbe convergere su di sé il traffico proveniente dalla nuova uscita della Paullese che percorre la via Toffetti e la via Sulmona per poi biforcarsi da un lato col sottopasso sulla via Varsavia e dall'altro, attraverso la Via Sulmona , in Piazzale Bologna.</p> <p>Inoltre occorre considerare lungo tutta la Via Sulmona si affacciano in continuità condomini, che la zona è residenziale e che sono presenti diversi istituti scolastici: Scuola americana Sant Louis, Scuola Materna Sulmona, Scuole Elementari Sulmona/Bologna e il vicino comprensorio Martinengo (materna, elementari e medie).</p> <p>Non pare opportuno aumentare il traffico nella zona, né creare disagi ai residenti e agli studenti dal punto di vista ambientale (inquinamento atmosferico e acustico). Appare opportuno escludere via Sulmona quale sbocco della Paullese verso Piazzale Bologna, vietando la svolta.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Questa operazione ha in primo luogo comportato la rinuncia al complesso doppio attestamento verso piazzale Cuoco e piazza Bologna a favore di un disegno che prevedesse un unico passaggio della ferrovia ed un attestamento al sistema di rotatorie di via Varsavia e via Sulmona[1] e, in secondo luogo, alla riduzione degli standard geometrici e prestazionali.	Ai fini di non gravare ulteriormente il Piazzale Bologna con il traffico proveniente dal nuovo percorso della Paullese proveniente da via Toffetti attraverso la Via Sulmona, alla rotonda Toffetti/Sulmona si predisporrà un divieto di svolta in Via Sulmona, dirottando il traffico sull'unica direttrice di Via Varsavia attraverso il sottopasso.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Come espresso nell'Appendice 2, al paragrafo S/08, la soluzione progettuale indicata ha dimostrato, a

livello modellistico, la sua sostenibilità. L'osservazione inoltre trattando il tema della regolamentazione del traffico, non affrisce alla scala del Piano.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
021_10	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: S/10 Collegamento Gobba-via Adriano-viale Monza	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Per migliorare l'efficacia dell'intervento in oggetto e contemporaneamente ridurre il carico veicolare su via Rucellai, si suggerisce di prevedere la ristrutturazione anche dell'incrocio tra viale Monza e via Livraghi, consentendo le operazioni di svolta in tutte le direzioni verso viale Monza sia in direzione sud sia in direzione nord.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Il passaggio da/per il lato ovest della ferrovia resta in tale ipotesi affidato all'attuale ponte di via Breda, recentemente riqualificato, attraverso via Mattei (verso ovest) e via Rucellai (verso est), nonché il collegamento tra le vie Rucellai ed Erodoto connesso alla trasformazione urbanistica che interessa tale area.</p> <p>L'attacco di via Mattei favorisce peraltro l'uso di via Columella, che presenta caratteristiche geometriche adeguate alle funzioni previste: è in tal caso necessario ristrutturare gli incroci tra viale Monza e le vie Columella e Mattei.</p>	<p>Il passaggio da/per il lato ovest della ferrovia resta in tale ipotesi affidato all'attuale ponte di via Breda, recentemente riqualificato, attraverso via Mattei (verso ovest) e via Rucellai (verso est), nonché il collegamento tra le vie Rucellai ed Erodoto connesso alla trasformazione urbanistica che interessa tale area.</p> <p>L'attacco di via Mattei favorisce peraltro l'uso di via Columella, che presenta caratteristiche geometriche adeguate alle funzioni previste: è in tal caso necessario ristrutturare gli incroci tra viale Monza e le vie Columella e Mattei.</p> <p>Un miglior efficientamento delle connessioni si può ottenere ristrutturando inoltre l'incrocio tra viale Monza e via Livraghi, consentendo le operazioni di svolta in tutte le direzioni, verso viale Monza sia in direzione sud sia in direzione nord.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b>
La proposta fa riferimento ad interventi di riorganizzazione delle circolazione di dettaglio che quindi non afferisce alla scala di riferimento del Piano.

***Modifica proposta***

***Note***



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
101_10	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: S/10 Collegamento Gobba-via Adriano-viale Monza	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
Per migliorare l'efficacia dell'intervento in oggetto e contemporaneamente ridurre il carico veicolare su via Rucellai, si suggerisce di prevedere la ristrutturazione anche dell'incrocio tra viale Monza e via Livraghi, consentendo le operazioni di svolta in tutte le direzioni verso viale Monza sia in direzione sud sia in direzione nord.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Il passaggio da/per il lato ovest della ferrovia resta in tale ipotesi affidato all'attuale ponte di via Breda, recentemente riqualificato, attraverso via Mattei (verso ovest) e via Rucellai (verso est), nonché il collegamento tra le vie Rucellai ed Erodoto connesso alla trasformazione urbanistica che interessa tale area.</p> <p>L'attacco di via Mattei favorisce peraltro l'uso di via Columella, che presenta caratteristiche geometriche adeguate alle funzioni previste: è in tal caso necessario ristrutturare gli incroci tra viale Monza e le vie Columella e Mattei.</p>	<p>Il passaggio da/per il lato ovest della ferrovia resta in tale ipotesi affidato all'attuale ponte di via Breda, recentemente riqualificato, attraverso via Mattei (verso ovest) e via Rucellai (verso est), nonché il collegamento tra le vie Rucellai ed Erodoto connesso alla trasformazione urbanistica che interessa tale area.</p> <p>L'attacco di via Mattei favorisce peraltro l'uso di via Columella, che presenta caratteristiche geometriche adeguate alle funzioni previste: è in tal caso necessario ristrutturare gli incroci tra viale Monza e le vie Columella e Mattei.</p> <p>Un miglior efficientamento delle connessioni si può ottenere ristrutturando inoltre l'incrocio tra viale Monza e via Livraghi, consentendo le operazioni di svolta in tutte le direzioni, verso viale Monza sia in direzione sud sia in direzione nord.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione addotta alla osservazione 021_10.

---

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
150_05	Giovanni Zenoni	443647/2017	04/10/2017 11:53:13

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Appendice 2 - Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambiti oggetto di intervento	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
<p>Che la strada interquartieri tra la Barona e il Gratosoglio sia necessaria è provata dalla sua presenza sul PRG dell'80, sulla variante successiva del 90 dove la promuoveva da Viabilità di Connettivo a Viabilità Urbana Secondaria, essendoci stata la costruzione del deposito MM2, centrale A2A e quartiere Caimera. Ma anche il primo PUT di Milano mantenne la sua presenza, essendo stato costruito nel frattempo anche il Quartiere Binda, come Rete Locale Interzonale e prevedendo la realizzazione entro il 2005. Nella prima versione del PGT la strada rimaneva ed era classificata Strada Interquartieri in progetto, ma nella seconda versione del PGT spariva in seguito ad una azzardata osservazione del PASM. Il POUMS in approvazione conferma la versione del PASM, niente collegamento tra Barona e Gratosoglio. Ebbene nonostante la reiterata volontà espressa negli strumenti urbanistici dal Comune dall'80 ad oggi per questa strada, di colpo non se ne parla più e in questo POUMS non è prevista. Perché serve questa strada interquartieri? 1) Ovvviare alla carenza di collegamenti tra le zone densamente edificate sui 2 lati del Naviglio Pavese. Tenuto conto che il Municipio 6 dispone di servizi pubblici di alta attrazione come Università, Sanità e Trasporti. Mentre il Municipio 5 di affollati quartieri 2) Fornire un ulteriore accesso alla A7 verso Milano Est sgravando lo svincolo di P. Maggi. 3) Dare accessibilità alla futura nuova stazione di MM2 prevista da una osservazione in questo stesso POUMS all'altezza del quartiere Binda. 4) Garantire un accesso dalla A7 a Milano est senza arrivare fino a P. Maggi. Si dirà che è un'opera costosa, ma ci si rende conto quanto è costata questa carenza ai cittadini milanesi in carburante, tempo e inquinamento in 37 anni? Come nel caso del tunnel viale Ortles-via Antonini si tratta di investimenti per migliorare la mobilità privata e pubblica che daranno i loro frutti appena realizzati e poi per sempre. Come per il ponte di Piazza Negrelli questo ponte sul Naviglio Pavese collega zone con viabilità esuberante e che ora non viene sfruttata. Sono grandi opere che aprono verso altre e diverse possibilità future che non possono essere sostituite da micragnosi interventi che chiudono invece ogni soluzione per il futuro. (**Presenza di un'immagine allegata non inseribile nella presente osservazione**)</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La strada in questione è stata stralciata dal PGT vigente in quanto gli studi condotti in occasione della stesura del Piano urbanistico non ne hanno ravvisato l'utilità nel quadro della definizione dell'assetto infrastrutturale, il PUMS come specificato nel capitolo 7.3.2 ha preso atto e condiviso la pianificazione

sovraordinata.

**Modifica proposta**

**Note**

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
126_29	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Non definito	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
Si chiede di integrare il Documento di Piano, sezione "Inquadramento generale", con il richiamo esplicito al "Regolamento Regionale n.3/2015 approvato con DGR 3436 del 24/04/2015". Infatti, rispetto agli attraversamenti previsti sui Navigli in relazione alle nuove arterie stradali e a sovrappassi pedonali, si richiama l'art. 5 del regolamento, ai sensi del quale sui navigli Grande e Pavese è consentita la navigazione con unità a motore aventi lunghezza massima dal piano di galleggiamento di 3 metri e pescaggio massimo di 0,5 metri. Per preservare la navigabilità dei due canali, si rende quindi necessario mantenere un'altezza maggiore di 3 metri dal piano di galleggiamento ed evitare che eventuali sottopassi o attraversamenti sotterranei riducano la profondità del fondale. Per quanto riguarda il Naviglio Martesana, anche in vista della potenziale riapertura di tratte navigabili del canale (ad oggi percorribile in canoa solo fino a Vimodrone) e di un maggiore sviluppo della navigazione sull'intero sistema dei Navigli, si ravvisa la necessità che gli attraversamenti di nuova realizzazione mantengano un'altezza sufficiente al transito di piccole unità di navigazione, a remi o a motore.

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione fa riferimento ad aspetti tecnici e di programmazione attuativa che non sono oggetto del Piano. Il PUMS, che considera infatti l'apertura dei Navigli quale intervento esogeno allo scenario di Piano ed ha svolto esclusivamente la valutazione modellistica del progetto attualmente allo studio da parte dell'Amministrazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
141_01	(Comitato Quartiere Isola) Portavoce - Patrizia Airaghi	450171/2017	09/10/2017 09:54:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Non definito	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>Come Comitato abbiamo studiato attentamente il Piano e abbiamo evidenziato innanzitutto che i parametri considerati dallo stesso si riferiscono agli anni 2012/13 e non possono quindi comprendere come oggettivi sia l'incremento abitativo che lo sviluppo commerciale e il conseguente traffico resisi evidenti a partire dal 2014. Per questo motivo dobbiamo segnalare con lettera le nostre osservazioni. Approfondendo lo studio abbiamo cercato di evidenziare alcune esigenze partendo dall'osservazione dell'oggi, ma tenendo ben presente quanto si prevede riguarderà lo sviluppo di Milano e del nostro distretto nei prossimi quindici anni (Corriere della Sera del 17/08/2015). Fermo restando la qualità e la varietà dell'offerta del Servizio Pubblico per la mobilità, il nostro quartiere abbisogna di interventi già da subito per supportare il cambiamento avvenuto e gestire la previsione dello sviluppo futuro. Ci permettiamo quindi di sottoporre il nostro lavoro agli Uffici preposti, pronti ad un confronto di approfondimento comune e condiviso, per giungere alla pianificazione degli interventi, alla determinazione delle loro priorità, modalità e tempistica di realizzazione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>OPERE STRUTTURALI DI FONDO • Controllo e sistemazione tubature gas e loro giunti considerato : a) Il carico di mezzi privati e pubblici (AMSA) sui marciapiedi in modo particolare nelle strade occupate dal mercato bisettimanale b) La forte richiesta di metano per la conversione delle caldaie condominiali, il forte aumento abitativo, commerciale, ristorativo • Ripristino delle altezze dei marciapiedi (circa 20 cm. dal manto stradale) in tutte le vie del distretto, con riguardo particolare nel tratto di Borsieri (da De Castilla a Minniti) • Rimozione del manto stradale in eccesso e sostituzione con asfalto drenante (negli anni è stato aggiunto per uno spessore di circa 10 centimetri coprendo anche i tombini) • Liberazione delle bocche di lupo e controllo del loro effettivo allacciamento alla rete fognaria (con particolare attenzione alle vie preferenziali di esondazione del Seveso) • Controllo della rete di idranti e loro segnalazione a parete • Rifacimento dei marciapiedi "provati" dal caricamento di mezzi pesanti (vedi Sebenico) • Rifacimento dei marciapiedi di Via Garigliano con riduzione degli stessi a favore di parcheggi a lisca di pesce tra le</p>

	alberature • Rifacimento Piazzale Minniti (da attuale parcheggio a Piazza) • Rifacimento Piazzale Archinto - delibera manutenzione del Consiglio Zona 9 del 26.2.2016 (tenendo presente nella progettazione dello sviluppo della "movida" in quel luogo) • Rifacimento Piazzale Lagosta, per favorire una viabilità consona tra est e ovest ( con verifica spostamento del capolinea della linea 7 tranviaria) • Trasformazione di uno degli accessi laterali della Chiesa Sacro Volto in scivolo per disabili
--	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

Le richieste di interventi di manutenzione non afferiscono alla scala del PUMS, così come non competono al PUMS gli interventi che riguardano le reti dei sottoservizi e la realizzazione degli scivoli. Per quanto riguarda invece la richiesta di rifacimento delle piazze, esse sono incluse all'interno del perimetro del Quartiere Isola previsto dal PGT e ratificato dalla programmazione del PUMS.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

-Documento di riferimento non definito

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
141_05	(Comitato Quartiere Isola) Portavoce - Patrizia Airaghi	450171/2017	09/10/2017 09:54:09

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Non definito	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
<p>Come Comitato abbiamo studiato attentamente il Piano e abbiamo evidenziato innanzitutto che i parametri considerati dallo stesso si riferiscono agli anni 2012/13 e non possono quindi comprendere come oggettivi sia l'incremento abitativo che lo sviluppo commerciale e il conseguente traffico resisi evidentissimi a partire dal 2014. Per questo motivo dobbiamo segnalare con lettera le nostre osservazioni. Approfondendo lo studio abbiamo cercato di evidenziare alcune esigenze partendo dall'osservazione dell'oggi, ma tenendo ben presente quanto si prevede riguarderà lo sviluppo di Milano e del nostro distretto nei prossimi quindici anni (Corriere della Sera del 17/08/2015). Fermo restando la qualità e la varietà dell'offerta del Servizio Pubblico per la mobilità, il nostro quartiere abbisogna di interventi già da subito per supportare il cambiamento avvenuto e gestire la previsione dello sviluppo futuro. Ci permettiamo quindi di sottoporre il nostro lavoro agli Uffici preposti, pronti ad un confronto di approfondimento comune e condiviso, per giungere alla pianificazione degli interventi, alla determinazione delle loro priorità, modalità e tempistica di realizzazione.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	RIFIUTI •Pensare a un sistema di raccolta (cestini) differenziata coerente nei numero e nella dislocazione alla presenza dei locali commerciali sul territorio e loro tipologia

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Quanto richiesto non afferisce alle competenze del PUMS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
-Documento di riferimento non definito



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
149_01	(Comitato Pendolari del Quadrante Lombardia Est- Comitato Pendolari Bassa Bergamasca - Nodo di Treviglio) – Membro operativo tecnico - Piero Toti	447402/2017	06/10/2017 09:40:23

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Non definito	Aggiungi il testo

<b>Motivazione</b>
VEDI ALLEGATO Presentazione di una Ipotesi Progettuale di Sviluppo Rete di Trasporto Regionale di lungo percorso nella città di Milano e nella Regione Lombardia

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
Testo che implementa il PUMS adottato con delibera n°13 del consiglio comunale di Milano in data 08.06.2017	

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione chiede, senza preciso riferimento di inserire nel Piano l'allegato proposto che si riferisce a ipotesi di sviluppo della rete di Trasporto Regionale. Posto che la forma non è coerente con le modalità previste per l'osservazione, i contenuti non sono comunque in linea con le strategie del Piano.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
-Documento di riferimento non definito

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
009_01	Associazione Regionale Trasporti	448314/2017	16/09/2017 00:17:03

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p><b>SINTESI NODO FERROVIARIO MILANESE</b></p> <p>Pressuposto che il nodo di Milano vedrà l'istituzione di una linea Circolare con cadenza di 3 minuti, considerato che entro il 2021 il nodo di Milano scaricherà l'80% del traffico mondiale Suez-Genova-Milano-Rotterdam ricordando l'esistenza di accordi Internazionali sottoscritti dall'Italia nel 2007 e negli anni precedenti constatato che c'è un netto conflitto di treni nel nodo di Milano.</p> <p>Constatato che i comitati Cittadini hanno già presentato denunce e class action in tutte le sedi (civili, penali, amministrative, internazionali, ecc...) per il mancato rispetto dei protocolli di sicurezza e mancati adempimenti di disposizioni e programmazione europea (rumori, merci pericolose, ripristino vecchi passanti, ecc....) E' in essere una procedura d'infrazione a carico dell'Italia</p> <p>1) E' urgente il ripristino dell'ex Cintura Militare Ovest raccordando le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie, Bovisa, Ghisolfi, Bivio Musocco, Villa Pizzone e al futuro Terzo Passante Ferroviario (permettendo ai treni di raggiungere la parte ovest di Milano).</p> <p>2) E' urgente il completamento del passante ferroviario introducendo a Milano Repubblica la linea da Bivio Mirabello (permettendo così itinerari Greco-Repubblica-Porta Vittoria), a Porta Vittoria le direttrici da Porta Romana e Lambrate nonché il futuro Secondo Passante Ferroviario (alias passante ovest) e la linea di cintura dal Bivio Musocco.</p> <p>3) Nel caso in cui non venisse fatta la gronda Seregno-Bergamo, un Terzo Passante Ferroviario che riprenda il tracciato del suo antecedente demolito alla fine del 1931 (transito dell'Ex Bivio Acquabella).</p> <p>4) Per evitare le continue</p>

	<p>inondazioni vanno riaperti i torrenti ed i navigli 5) Vengano incrementate le linee tranviarie riattivando ove possibile la mobilità su rotaia. 6) La destinazione d'uso del Passante Ferroviario di Milano per i treni AV passanti ed il trasferimento dei servizi COMPRENSIONALI (S) sulle cinture. 7) Il quadruplicamento del tratto Greco-Mirabello-Milano Repubblica/Milano Garibaldi. 8) La salvaguardia della stazione di Milano Porta Genova da ricostruire sotterranea e legata al Secondo Passante Ferroviario - alias Passante Ovest Ex Cintura Militare Il problema del traffico ferroviario nel nodo di Milano con il passaggio pure di treni con esplosivi e con carri cinesi, africani, ecc... mette a repentaglio la vita dei cittadini abitanti in cintura.</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.102014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
109_01	Associazione Regionale Trasporti	455806/2017	09/10/2017 11:51:10

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Bisogna aggiungere il Passante Ovest di Milano collegando Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie, Ghisolfa, Bovisa, Bivio Musocco e Villa Pizzone,</p> <p>Vanno aggiunti i raccordi di Lambrate e Porta Romana con Porta Vittoria, va fatto il collegamento Bivio Musocco-Passante ed il raccordo tra Milano Repubblica e Bivio Mirabello (per permettere ai treni da Porta Vittoria di andare verso la linea di Greco-Monza.</p> <p>VA CANCELLATO IL RACCORDO GARIBALDI-CENTRALE (INUTILE, COSTOSO E SPECULATIVO)</p> <p>VA ELIMINATO IL TUNNEL GOMMA LINATE-EXPO</p> <p>VANNO FATTE LE SECCANTI STRADALI</p> <p>VANNO RIAPERTI TORRENTI E NAVIGLI PER EVITARE ESONDAZIONI (ABBIAMO VISTO I FIUMI TAPPATI COSA HANNO FATTO A MAIAMI, LIVORNO, ECC....)</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo</p>

Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.102014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
011_01	Alithia Federica Zorzi	448323/2017	17/09/2017 19:31:13

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>E' necessario inserire il Secondo Passante Ferroviario - Passante Ovest da Milano Porta Genova e da Milano Romolo con Milano Garibaldi Superficie, Milano Garibaldi Passante, Milano Ghisolfi, Milano Bovisa, Milano Bivio Musocco e Milano Villa Pizzone, raccordando Milano Porta Vittoria con Milano Porta Romana e Milano Lambrate nonché raccordare Milano Lancetti con Bivio Musocco e con lo stesso futuro Secondo Passante Ferroviario.</p> <p>La costruzione di un eventuale Terzo Passante Ferroviario nel caso in cui non venisse costruita la gronda Seregno-Bergamo.</p> <p>In questo caso dall'Ex Bivio Vigevano percorrere la via parallela a Via Tunisi, inserire a Repubblica la direttrice da Chiasso e all'altezza di Piazzale Susa ripristinare il Bivio Acquabella.</p> <p>Destinare il passante di Milano ai treni veloci inserendo a Milano Repubblica la Direttrice da-per Monza</p>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo</p>

Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.102014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

***Modifica proposta***

***Note***

Approvazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile  
Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di non accoglimento

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
012_01	Alithia Federica Zorzi	468756/2017	17/09/2017 19:31:13

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
Doppia protocollazione medesima osservazione 011_01



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
015_01	(ASSOPENDOLARI) Presidente - Federica Zorzi	448333/2017	24/09/2017 19:32:59

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
In qualità di Presidente di Assopendolari, seguito Ns. riunione chiediamo l'inserimento delle seguenti infrastrutture e modifiche

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<ol style="list-style-type: none"><li>1) Destinazione del Passante Ferroviario di Milano per treni veloci</li><li>2) Completamento del passante ferroviario di Milano introducendo le direttrici non ancora collegate (Milano Lambrate, Milano Porta Romana, Bivio Mirabello-Greco, Bivio Musocco ed il Futuro Secondo e Terzo Passante Ferroviario di Milano</li><li>3) Il ripristino della cd. Cintura Militare Ovest raccordando Porta Genova e Romolo con le linee afferenti a Milano Garibaldi-Ghisolfa e allo stesso passante in essere</li><li>4) un eventuale Terzo Passante Ferroviario seguendo l'asse Ex Bivio Vigevano/Mirabello-Greco-San Gregorio-Stoppani-Tiepolo-Amadeo-Smistamento/Trecca e ripristinando il Triangolo Acquabella e le direttrici Monza/Gottardo, Garibaldi - Ex Bivio Vigevano</li><li>5) Un aumento della rete tranviaria</li><li>6) Piste Ciclabili da incrementare</li><li>7) Riapertura dei corsi d'acqua ed utilizzo degli stessi come mobilità turistico-pendolare.</li><li>8) La Circle linee deve passare sull'ex cintura ferroviaria ovest di Milano (non può essere una semplice semicircle linee)</li><li>9) Un sistema di seccanti stradali sotto la circonvallazione 90-91</li><li>10) No al tunne Linate-Expo</li></ol> <p>Si vuole ricordare che entro il 2020 il nuovo sistema del Gottardo-Ceneri scaricherà sul nodo ferroviario di Milano un totale di 500 nuovi treni (250 per senso di marcia). Le linee di gronda non saranno costruite e gli itinerari alternativi sono stati bloccati dal TAR su ricorso degli abitanti e</p>

comitati Varsotti.

#### ESITO PROPOSTO

##### **Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

##### **Valutazione tecnica**

L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.10.2014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

##### **Modifica proposta**

##### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
016_01	ANDREA MOTTA	448347/2017	25/09/2017 22:48:15

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Sarebbe opportuno rivalutare lo "sbinamento" della linea M1. Ora i tempi di attesa in ciascuno dei "due rami" della linea, dovendo attenersi all'alternanza tra le direzioni Bisceglie e/o Molino Dorino, sono decisamente lunghi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non viene accolta in quanto nel processo di costruzione e valutazione degli scenari esplorativi, lo sbinamento di M1 ha evidenziato scarsa efficacia ed efficienza, presentando un'analisi costi benefici negativa.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
052_01	Comitato Pendolari Ferrovie Nord Milano	452542/2017	06/10/2017 20:24:34

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Va inserito il Secondo Passante ferroviario (passante Ovest e i raccordi mancanti al passante in essere) Riprodurre cartina allegata *documento allegato non inseribile

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.102014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
067_01	Energese Rrushi	452626/2017	08/10/2017 19:06:05

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Nella tavola va aggiunto il Secondo Passante Ferroviario raccordo tra le linee Garibaldi Superficie, Garibaldi Passante e Ghisolfa con Romolo e Porta Genova</p> <p>Va inserito il raccordo Repubblica-Bivio Mirabello</p> <p>Va inserito il raccordo Porta Vittoria con Porta Romana</p> <p>Va inserito il raccordo Porta Vittoria con Lambrate</p> <p>Va inserito il raccordo Bivio Musocco con passante in essere</p> <p>Va inserito il raccordo futuro Secondo Passante Ferroviario con il passante attuale</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.10.2014.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
069_01	Federica Zorzi	452668/2017	08/10/2017 20:12:42

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Va introdotta la cintura ovest di Milano ed i raccordi mancanti al passante di Milano. vedi allegato *documento allegato non inseribile

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.102014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali (inquinamento, ecc.)</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_11	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Il tratto M5 Settimo Cornaredo indicato col retino come : “prolungamenti linee metropolitane (proposte dal PTCP)” va reso analogo al retino M5 nel tratto S. Siro- Settimo

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le analisi condotte, hanno evidenziato un'analisi costi benefici positiva solo fino a Settimo e pertanto, nella tavola, l'ulteriore prolungamento a Cornaredo viene indicato con un retino diverso, ovvero quello che rappresenta la pianificazione afferente ad piani (PTCP).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
048_05	(Camera dei Deputati) Deputata - Paola Carinelli	455795/2017	06/10/2017 18:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Metropolitane: la carenza della dimensione metropolitana. La maggior parte delle previsioni del PUMS è relativa al Comune di Milano, o tutt'al più ai comuni di prima cintura, persino in materie che richiederebbero un'ottica nettamente intercomunale, come le nuove linee di metropolitana. La tavola 1 del PUMS indica infatti gran parte dei prolungamenti fuori Milano semplicemente come previsti dal PTCP, senza pronunciarsi su di essi e senza che vengano considerati nel capitolo dedicato alla stima dei costi. Si chiede che invece tutti i prolungamenti siano valutati dal PUMS sia in termini di opportunità che di costo.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il Piano ha recepito le previsioni degli strumenti sovraordinati, svolgendo specifici approfondimenti finalizzati ad armonizzare le previsioni di detti piani che ricadono all'interno del proprio scenario temporale, economico/finanziario.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_11	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Al fine di non interessare l'area verde tra via Parri e via Valsesia (fittamente piantumata con grosso impegno, iniziale e progressivo, di spesa e di cura da parte del Comune), dato che ha l'importante funzione di filtro anti-inquinamento acustico e atmosferico rispetto a via Parri, e di consentire una posizione della stazione "Parri" più equilibrata e accessibile rispetto a tutti gli insediamenti e strutture presenti nel suo bacino di servizio, si chiede di rettificare il tracciato così come già correttamente previsto dall'allegato 1 "Prolungamento metropolitana M1 (ramo Bisceglie)", estratto dalla precedente versione del PUMS. Inoltre, poiché il quartiere Baggio è quello compreso a nord di via Bagarotti, è corretto non utilizzare la dicitura "Baggio" nel nome delle due stazioni, lasciando nomi unici che non si confonderebbero tra loro.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Il tracciato indicato nel Piano sarà valutato nell'ambito degli appositi approfondimenti progettuali. Allo stesso modo la denominazione delle stazioni sarà rivista in fase progettuale.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
127_04	(Comitato La Goccia) Delegato Comitato La Goccia - Gianmatteo Dradi	455761/2017	09/10/2017 12:24:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Metropolitane: la carenza della dimensione metropolitana. La maggior parte delle previsioni del PUMS è relativa al Comune di Milano, o tutt'al più ai comuni di prima cintura, persino in materie che richiederebbero un'ottica nettamente intercomunale, come le nuove linee di metropolitana. La tavola 1 del PUMS indica infatti gran parte dei prolungamenti fuori Milano semplicemente come previsti dal PTCP, senza pronunciarsi su di essi e senza che vengano considerati nel capitolo dedicato alla stima dei costi. Si chiede che invece tutti i prolungamenti siano valutati dal PUMS sia in termini di opportunità che di costo.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le valutazioni richieste sono state svolte e i risultati sono resi espliciti nel capitolo 6.2.5.3.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
- L'osservazione si riferisce a due capitoli differenti, pertanto è stata duplicata

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_20	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Qualificare i collegamenti Milano-Nuova Vigevanese, Milano-Paullese e Milano-Cassanese come S-Bus o tranviari (da valutare)

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non accolta in coerenza con l'osservazione 142_02 e 142_03 del medesimo osservante.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
145_05	Mario Alberto Giorcelli	450331/2017	09/10/2017 10:06:20

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Rivedere il tracciato del prolungamento verso Ovest della M5 nel tratto compreso fra Quarto Cagnino a Settimo Milanese introducendo 3 nuove fermate in corrispondenza di: • Bosco in Città • Parcheggio di interscambio di Via Novara (ex parcheggio remoto Expo) • Figino Per le motivazioni della proposta vedasi precedente Osservazione n. 3

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La soluzione di tracciato rappresentata nel PUMS ripropone il prolungamento del ramo ovest di M5 come riportato dal PTCP della Provincia di Milano, dal PGT di Milano e dallo studio di fattibilità redatto da Metropolitana Milanese; tale tracciato ha dato inoltre buoni risultati in termini di valutazione trasportistiche a seguito di valutazioni modellistiche.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
146_06	(Prassicoop Società Cooperativa) Carlo Legnani	450264/2017	09/10/2017 10:01:12

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	COME DA ALLEGATO 1 *documento allegato non inseribile

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non accolta in coerenza con l'osservazione 146_05 del medesimo osservante.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
048_04	(Camera dei Deputati) Deputata - Paola Carinelli	455795/2017	06/10/2017 18:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.1 Trasporto pubblico – area vasta - Ferrovie, Metropolitane e TPL: hub e interscambi	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Metropolitane: la carenza della dimensione metropolitana. La maggior parte delle previsioni del PUMS è relativa al Comune di Milano, o tutt'al più ai comuni di prima cintura, persino in materie che richiederebbero un'ottica nettamente intercomunale, come le nuove linee di metropolitana. La tavola 1 del PUMS indica infatti gran parte dei prolungamenti fuori Milano semplicemente come previsti dal PTCP, senza pronunciarsi su di essi e senza che vengano considerati nel capitolo dedicato alla stima dei costi. Si chiede che invece tutti i prolungamenti siano valutati dal PUMS sia in termini di opportunità che di costo.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 048_04.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
011_02	Alithia Federica Zorzi	448323/2017	17/09/2017 19:31:13

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>• Regolamento CE 1371/2007 • Decisione 884/2004 • Decisione 169/1996 • Direttiva 34/2012 • Direttiva 440/1991 • Direttiva 16/2001 • Trattati Internazionali • Trattati Italo-Svizzeri • Carta dei Diritti dell'Uomo e del Cittadino In particolare si segnala il mancato rispetto delle normative riguardanti le strozzature ferroviarie e il mancato completamento delle infrastrutture per dividere i traffici nel nodo ferroviario di Milano che, assieme alla ferrovia Milano Repubblica-Monza-Chiasso AV/AC e al Secondo Passante Ferroviario RISULTANO FONDAMENTALI PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELLA STROZZATURA. MILANO E' UNA STROZZATURA NON RISOLTA. Per questi motivi, segnalo il mancato rispetto della Decisione n 884/2004 Art. 4 e 5 (Pagina 10 e limitrofe) nella parte in cui si parla di Assi, Raccordi, Strozzature. L'Italia non ha adempiuto nel solo nodo ferroviario di Milano. La ragione di questo impedimento è l'opposizione di determinate persone contrarie ad eseguire le Vs. indicazioni - Ad esempio è stato deciso di mandare i treni scavalcanti veloci passeggeri (Torino-Milano-Roma; Zurigo-Chiasso-Monza-Milano Repubblica; Torino-Milano-Roma, ecc..) nel passante di Milano - per capricci di ordine personale e di incompetenza in materia. Detto questo, visto che c'è stata già una pronuncia su dove mandare i treni veloci e di completare i raccordi mancanti, chiedo un Vs. intervento affinché venga rispettato anche nel nodo di Milano il problema qui nominato. Inoltre desideriamo denunciare lo stato pietoso dei convogli e dei vagoni che oltre ad essere in ritardo per la carente infrastruttura, sono regolarmente, ROTTI, FREDDI, SENZA RISCALDAMENTO o RAFFREDDAMENTO e RIGOROSAMENTE SOPPRESSI E RITARDATI. Inoltre si segnala la MANCANZA DI</p>

	<p>DIGNITA' DI NOI PENDOLARI NEL VIAGGIARE SUI TRENI. Gli articoli violati per la parte riguardante il problema del materiale rotabile risultano essere l'Art. n 5 della Convenzione Europea dei Diritti dell'Uomo e del Cittadini, ovvero la mancanza di rispetto della Dignità, Libertà, Circolazione garantiti dalla Carta ma rigorosamente calpestati da parte della Regione Lombardia, Piemonte, Campania, Calabria e dai vettori Trenitalia, TreNord, nonché da parte del Governo Italiano. LA RIPETUTA CHIUSURA DELLE LINEE FERROVIARIE MINORI E LA RIDUZIONE DI TRENI COMPORTA UN'IMPOSSIBILITA' DI VIAGGIARE E DI MUOVERSI, garantiti dalla Carta in oggetto. Per questi motivi si chiede: A Destinazione del Passante Ferroviario di Milano ai treni veloci, raccordando la TAV Chiasso-Monza Boschetti-Milano a Milano Repubblica, nonché raccordare le direttrici non entranti al passante di Milano - Porta Romana, Lambrate, Milano Greco, Bivio Musocco e futuro Passante Ovest - Secondo Passante di milano - direttamente nel passante in essere B Imporre, la costruzione del Secondo Passante Ferroviario di Milano raccordando le stazioni di Milano Romolo e Milano Porta Genova con le linee afferenti a Garibaldi-Farini (Bivio Musocco, Villa Pizzone, Bovisa, Milano Garibaldi Passante e Milano Garibaldi superficie) C Imporre il rispetto delle normative sopra descritte (anche se spesso ripetitive) nella parte in cui prevedono l'eliminazione delle strozzature, il completamento dei raccordi mancanti e la separazione dei traffici ferroviari come, poi deciso negli accordi di Trieste del 2004 con Joyola De Palacio che portarono al risultato di restituire alla città di Milano le infrastrutture eliminate nel 1931 che più volte sono state allegate. D Completare la progettazione e la costruzione del tratto ad Alta Velocità da Bivio Desio a Monza e da Monza a Milano Repubblica riguardante il Progetto Prioritario 24 E Imporre la separazione dei traffici ferroviari veloci destinando e completando (come già detto) il passante ferroviario di Milano che attualmente è usato come metropolitana e invece, secondo le Vs. pronunce, va destinato all'Alta Velocità passante. F Riaprire TUTTE le ferrovie chiuse e dismesse a partire dal 1960 che creano problemi di movimento. G Garantire la concorrenza del mercato Ferroviario H Obbligare il Governo Italiano e le Regioni nonché Trenitalia e TreNord ha rispettare la Carta dei Diritti dell'Uomo e del Cittadino I Condannare gli Organi citati a rispettare le Direttive, Decisioni, Regolamenti,</p>
--	--



	<p>Trattati Internazionali, Memorandum d'Intesa imponendo le infrastrutture come allegato I Aprire un PROCEDIMENTO D'INFRAZIONE A CARICO DELL'ITALIA. Per quanto riguarda gli accordi Italo-Svizzeri questi dovrebbero essere stati inseriti nella legge obiettivo riguardante la TAV Milano Repubblica-Monza-Chiasso anche se non è competente direttamente l'Unione Europea e pertanto si chiede il rispetto dei Trattati Internazionale tra Italia, Svizzera e Paesi Confinanti riguardante la separazione dei Traffici. Gli stessi trattati sono violati dalla Regione Lombardia Si chiede, pertanto il Vs. intervento anche perché la strozzatura di Milano crea problemi e ritardi a catena e a raffica in tutte le direzioni. Se ci fossero le infrastrutture da Voi dette e decise e ci sarebbe la divisione dei traffici, i ritardi non esisterebbero. "Segue elenco firmatari omesso per motivi di privacy. [omissis...]"</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.10.2014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale le strategie del sistema ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
012_02	Alithia Federica Zorzi	468756/2017	17/09/2017 19:31:13

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>
Doppia protocollazione medesima osservazione 011_02.

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
016_02	ANDREA MOTTA	448347/2017	25/09/2017 22:48:15

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	La linea tramviaria 31, opportunamente prolungata fino alla piazza dell'Ospedale Maggiore di Niguarda (percorrendo Testi, Zara e poi viale Cà Granda) offrirebbe un ottimo servizio per raggiungere ben 4 centri di assistenza sanitaria: Ospedale Bassini, Multimedica, CTO e l'Ospedale di Niguarda).

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione non viene accolta in quanto nel PUMS la connessione fra l'asse di viale Fulvio Testi e l'Ospedale Niguarda viene demandata alla nuova metrotranvia 7 che conetterà C.na Gobba M2 - Precotto M1- Bicocca M5 - Niguarda Ospedale - Bovisa FNM - Certosa FS.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
109_02	Associazione Regionale Trasporti	455806/2017	09/10/2017 11:51:10

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Alla tavola va aggiunto il Secondo Passante Ferroviario (alias passante ovest come da allegato), le secanti stradali (come da allegato) ed i navigli e torrenti da scoperchiare.(come da allegato). L'uso dei navigli come servizio alternativo all'auto.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.102014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
047_01	(Politecnico di Milano) Mobility mangament - Guareschi Fabio Carlo, Eleonora Perotto	455766/2017	06/10/2017 18:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Realizzazione di un percorso veloce che colleghi le fermate delle MM Affori - Bignami — Sesto Marelli — Cologno Sud. Creando così un miglior collegamento tra le zone periferiche della città che permetterebbe all'utente del TPL di non dover passare da Centrale o Duomo per fare il cambio di linea.</li> </ul>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le analisi effettuate hanno evidenziato una domanda di trasporto trasversale est-ovest a nord della città a cui per rispondere alla quale il PUMS ha previsto la realizzazione della nuova metrotranvia Certosa-Niguarda-Bicocca-Gobba e la creazione del corridoio 10 Certosa-Litta Modignani Niguarda-Parco Nord.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
041_12	(Comune di Cornaredo) Sindaco - Yuri Santagostino	449190/2017	06/10/2017 10:12:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Il retino del tratto M5 Settimo Cornaredo va reso analogo al retino M5 nel tratto S. Siro- Settimo

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Le analisi condotte, hanno evidenziato un'analisi costi benefici positiva solo fino a Settimo e pertanto, nella tavola, l'ulteriore prolungamento a Cornaredo viene indicato con un retino diverso, ovvero quello che rappresenta la pianificazione afferente ad piani (PTCP).

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_12	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	[[Proposta n.2]] Si veda l'osservazione n. 1. Le linee L e M proseguano sullo spartitraffico centrale di viale Abruzzi, viale Brianza, viale Lunigiana, viale Marche, viale Jenner, anziché sul percorso attuale da via Stradivari a viale Lancetti, che continuerebbe a essere servito come corridoio 3 (linea 92 e altre linee automobilistiche e tranviarie). [[Proposta n.3]] Si veda l'osservazione n. 2. Inserire nei corridoi veloci anche via Carabelli – piazza Salgari – via Caroncini – via Tertulliano.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si considera che l'obiettivo dell'osservazione sia di riservare la linea 90/91 e pertanto si ritiene che il Piano risponda a tale necessità spostandola lungo l'asse Abruzzi/Piceno/Umbria già riservate o con protezioni previste dal Piano. Inoltre, al netto di tale tratta, il resto della variazione richiesta implica un'eccessiva sovrapposizione con infrastrutture tranviarie già esistenti e pertanto non risulta opportuna. Si evidenzia infine che sull'asse Brianza e Marche è previsto un itinerario ciclabile incompatibile con l'intervento proposto dall'osservante. Pertanto la tavola non può essere modificata.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
142_21	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.2 Trasporto pubblico urbano -Velocizzazione della rete: Linee T e Corridoi veloci	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Aggiungere le nuove linee T ipotizzate (prolungamento I e nuova N), i nuovi Corridoi ipotizzati (11 modificato, 13, 14) ed il prolungamento Negrelli-M4. Aggiungere, come itinerari allo studio, tram Porta Genova-Lorenteggio, tram lungo Pallese, tram lungo Cassanese, tram lungo Nuova Vigevanese e tram Rogoredo-Linate

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie la richiesta di modificare la tavola, in coerenza con la valutazione dell'osservazione 142_08.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
070_02	Laura Bossi	452674/2017	08/10/2017 21:31:02

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.3 Moderazione del traffico – Riquilificazione di assi: zone 30, itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Nella Tavola 3 è indicata come area pedonale esistente parte di via Filippo De Filippi (tra Piazza Lavater e via Broggi). Attualmente l'area pedonale, che insiste su via De Filippi è limitata solo ad una parte in prossimità di Piazza Lavater (tratto di circa 15 ml). Si richiede la ridefinizione dell'area pedonale e il contestuale inserimento delle vie: • Via Filippo De Filippi; • Via Broggi (tratto via Morgagni- via Zambeletti); • Via Redi (tratto via Morgagni-via Eustachi); • Via Zambeletti; • Via Stoppani (da inizio lato P.zza Lavater fino a via Eustachi); • Via Maiocchi come interventi di "Riquilificazione di assi e nodi" vista la presenza dell'Istituto Comprensivo Stoppani sito in via Stoppani n. 1 (circa 440 studenti), della Scuola dell'Infanzia Stoppani sita in via Stoppani 3 (circa 160 studenti), dell'Oratorio S. Giuseppe di via Redi n. 21 e del Cine-Teatro S. Giuseppe di via Redi n. 21 e ribadendo le motivazioni espresse nell'Osservazione n.1</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 085_02.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
085_02	(Associazione Scuola Stoppani) Presidente - Nicoletta Angioni	460624/2017	09/10/2017 10:09:28

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.3 Moderazione del traffico – Riqualficazione di assi: zone 30, itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Nella Tavola 3 è indicata come area pedonale esistente parte di via Filippo De Filippi (tra Piazza Lavater e via Broggi). Attualmente l'area pedonale, che insiste su via De Filippi è limitata solo ad una parte in prossimità di Piazza Lavater (tratto di circa 15 ml). Si richiede la ridefinizione dell'area pedonale e il contestuale inserimento delle vie: • Via Filippo De Filippi; • Via Broggi (tratto via Morgagni- via Zambeletti); • Via Redi (tratto via Morgagni-via Eustachi); • Via Zambeletti; • Via Stoppani (da inizio lato P.zza Lavater fino a via Eustachi); • Via Maiocchi come interventi di "Riqualficazione di assi e nodi" vista la presenza dell'Istituto Comprensivo Stoppani sito in via Stoppani n. 1 (circa 440 studenti), della Scuola dell'Infanzia Stoppani sita in via Stoppani 3 (circa 160 studenti), dell'Oratorio S. Giuseppe di via Redi n. 21 e del Cine-Teatro S. Giuseppe di via Redi n. 21, ribadendo le motivazioni espresse nell'Osservazione relativa al Capitolo 7.3.1.2</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	
Si propone di	<b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie la richiesta di inserire le strade nel capitolo indicato poiché essa, nel definire un ambito compatto e non degli assi indipendenti, si configura più propriamente come individuazione dei una Zona 30. Poiché inoltre l'ambito indicato ricade all'interno della Zona 30 racchiusa dal perimetro della cerchia filoviaria le strade oggetto di osservazione risultano già essere inserite nel programma di riqualficazione.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
013_02	ANDREA MOTTA	448317/2017	21/09/2017 23:03:16

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.4 Rete stradale – Proposta di classificazione della rete urbana	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Manca una strada che permetta il collegamento tra i quartieri di Niguarda e Dergano attraversando bi-direzionalmente viale E. Fermi; si suggerisce la realizzazione di una rotonda (eventualmente anche semaforizzata) all'altezza di via Cannero e via Monzambano, oppure all'intersezione di E. Fermi con via Valassina e Populonia.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Il tema sollevato dall'osservazione è stato affrontato e risolto dal PUMS mediante la proposta riportata in Appendice due, nel capitolo Grandi infrastrutture. La maglia viaria di cui, al fine di ricucire le relazioni est/ovest e viceversa, si propone la riqualificazione è rappresentata nella figura intitolata Proposta di intervento nel Quadrante Nord

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
036_03	(ASSOPENDOLARI) Presidente Lombardia - Federica Zorzi	458310/2017	05/10/2017 20:25:32

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.4 Rete stradale – Proposta di classificazione della rete urbana	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Riconfigurazione del sistema viabilistico La riorganizzazione del sistema viario, in funzione delle stazioni del servizio ferroviario regionale, è uno dei presupposti che sta alla base della realizzazione della Città Lombardia.</p> <p>In primo luogo occorre attuare la ristrutturazione delle strade storiche di collegamento tra la città di Milano e ciascun capoluogo di provincia : la Valassina, la strada del Brembo, la Padana inferiore, la via Emilia, la strada dei Giovi, la Padana superiore, la strada del Sempione, la Varesina e la Comasina.</p> <p>Alleggerite del traffico automobilistico assorbito dal servizio ferroviario, le strade regionali subiranno adeguate rettifiche di tracciato per poter assumere una funzione di carattere regionale e per poter penetrare nella città di Milano in modo agile e rapido. Solo quattro strade regionali di penetrazioni, una volta che sono entrate in città, potranno superare i bastioni andando a formare due loop presso via Larga e Foro Bonaparte.</p> <p>Il primo loop sarebbe formato dalla congiunzione tra la Strada del Sempione e la Comasina; il secondo loop sarebbe formato dalla congiunzione tra la strada proveniente da Pavia e quella da Brescia. Una ipotetica realizzazione di una linea attorno ai bastioni permetterebbe l'alleggerimento del traffico nei tratti terminali delle linee di penetrazione, poiché sarebbe sottratto il traffico di interscambio. La funzione distributiva delle strade regionali di penetrazione sarà di carattere generale.</p> <p>Parallelamente alle strade regionali, la gerarchia prevede anche la presenza di una strada secante nord-ovest; una sorta di reinterpretazione storica</p>

	<p>dell'asse attrezzato, dovuta al fatto che avrebbe la specifica funzione di distribuire il terziario direzionale e produttivo, che si allinea tra il Centro direzionale e il Polo fieristico di Rho. Il tracciato dell'asse attrezzato inizierebbe nei pressi di Rho, come diramazione della strada del Sempione, secherebbe il Polo fieristico di Rho, correrebbe parallelo a Bovisa, passerebbe per Scalo Farini, e giunto a stazione Garibaldi, si connetterebbe a viale liberazione per poi continuare su viale Tunisia, viale Regina Giovanna, via Sidoli, via Romagna, per poi giungere alla zona di Porta vittoria. È necessario che questo asse si tenga sempre affiancato alla ferrovia esistente per poter permettere lo scambio con esso e con le metropolitane nei punti strategici, in corrispondenza dei quali saranno posti degli autosili a numero controllato.</p> <p>Nello specifico il primo snodo sarà in corrispondenza del Polo fieristico di Rho (area N°1), in questo modo l'asse scambierà con la MM1 e potrà servire la fiera e la futura area dell'expo 2015 in cui prevediamo di istituire un centro di coordinamento per il mercato alternativo. La seconda uscita dell'asse attrezzato avverrà nei pressi di Villapizzone, per poter servire il terziario produttivo e l'università previsti in Bovisa (area N°2). Il terzo punto di scambio sarà con l'area dello Scalo Farini (area N°3) in cui è prevista la sistemazione di zone a verde e di residenza temporanea. L'area di Garibaldi (area N°4) diventerebbe nodo d'interscambio di tutte le relazioni, in virtù della sua posizione e all'alto livello di accessibilità: l'asse attrezzato potrebbe scambiare con la MM2 e la futura MM5 e con il sistema ferroviario regionale. Garibaldi è quindi il luogo ideale per incontri diretti, personali, con visite che vengano da ogni luogo e che implicino relazioni altamente interattive. Il centro direzionale di conseguenza potrebbe essere riservato esclusivamente alle attività strategiche per la configurazione dei principali settori produttivi lombardi e per un loro ruolo guida nella costruzione di un nuovo sviluppo del paese.</p> <p>Vi si potrebbero allocare: per quanto riguarda le attività di un nuovo terziario direzionale, agenzia per il coordinamento dei sistemi aziendali, centro studi per gli scenari di sviluppo, centro per le relazioni finanziarie; per quanto riguarda un nuovo terziario produttivo, centri commesse e ricerca tecnologica (interfaccia tra ricerca di base e applicata), marketing strategico, engineering.</p>
--	--

	<p>attività di terziario direzionale e produttivo, così ipotizzate, darebbero origine ad un sistema funzionale, non solo molto innovativo, ma anche fortemente integrato e articolato, caratterizzate da relazioni di straordinaria interattività.</p> <p>Altri parcheggi a numero controllato saranno posti nei pressi delle stazioni delle metropolitane di Repubblica (MM3), Porta Venezia (MM1), Dateo (MM4). Ultimo punto di scambio sarà nell'area di Porta Vittoria, per la presenza della stazione del servizio ferroviario regionale, della MM4 e dell'area dedicata alla chimica e alla logistica</p>
--	---

---

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

<p><b>Valutazione tecnica</b></p> <p>Il testo è privo di supporto tecnico, non sono adottati valori quantitativi di domanda e di offerta che possano permettere di prendere in considerazione le ipotesi formulate. Inoltre non è chiaro a quale parte del testo l'istante intenda attribuire l'inserimento della proposta.</p>
---

<p><b>Modifica proposta</b></p>
---------------------------------

<p><b>Note</b></p>
--------------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
040_05	(Comune di Sesto San Giovanni) Responsabile Servizio Mobilità e Trasporti - Jonathan Monti	448978/2017	06/10/2017 09:32:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.4 Rete stradale – Proposta di classificazione della rete urbana	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Si osserva che l'indicazione di fine centro abitato, relativa al Comune di Milano, in prossimità del Comune di Sesto San Giovanni coincide con il confine comunale. Sarebbe opportuno differenziare, anche solo dal punto di vista grafico, i limiti del centro abitato a cui non corrispondono analoghi limiti sul Comune confinante, allo scopo di evidenziare la continuità territoriale ed urbanistica di tali ambiti.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La definizione di centro abitato discende dal Decreto Legislativo 30 aprile 1992, n.285, Codice della Strada. Il Comune di Milano ha approvato tale delimitazione con Deliberazione di Giunta Comunale come previsto all'art. 4 del suddetto D.Lgs. e il PUMS riporta tale indicazione.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
024_02	(Fondazione Biffi) Presidente legale e rappresentante - Gianfranco Maria Antonioli	460648/2017	04/10/2017 14:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Eliminare nella sezione "Viabilità di progetto nel quadro di interventi urbanistici — Ex Zone a e B di recupero (Zone Omogenee B2) evidenziata in colore azzurro, il collegamento stradale denominato "B06 Ex VAR 9 R 6.6 Pesto" previsto come prolungamento della via Pesto fino alla viabilità di accesso alla Ricicleria di Piazza delle Milizie.</p> <p>Tale viabilità non sarà necessaria in quanto con l'attuazione tramite PdCC del comparto Biffi (Pdr — Aru) si provvederà alla risagomatura della via San Cristoforo con contestuale realizzazione di adeguati percorsi ciclopedonali che permetteranno di collegare le piste ciclabili attualmente presenti in via Tortona e via Troya con il percorso presente sull'Alzaia del Naviglio Grande. Inoltre le previsioni della Zona R 6.6 prevedevano interventi di "Riorganizzazione del sistema viario:ridisegno sede carrabile e spazi pedonali coerenti agli obiettivi progettuali dell'intorno" e tali obiettivi saranno pienamente soddisfatti in ambito di attuazione dell'Aru di proprietà Biffi con gli interventi di riqualificazione di via san Cristoforo di cui sopra.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Non si accoglie l'osservazione in quanto la definizione del tratto di connessione di via Pesto con piazzale



delle Milizie potrà essere meglio esplicitata nel contesto di sviluppo degli interventi urbanistici nell'area sia nelle funzioni, verificando se veicolari, e/o ciclabili e pedonali, sia nelle dimensioni e giaciture.

**Modifica proposta**

**Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
068_08	Carlo Silva	457940/2017	08/10/2017 19:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Ai fini di un minor attraversamento veicolare del Parco della Goccia si chiede di modificare il tracciato della nuova strada, segnata in rosso continuo nella tavola 5 del PUMS, e qui contornata con rettangolo azzurro, per farla invece coincidere con la ex via Ailanti fino a via Siccoli, e poi farla proseguire verso nord strettamente affiancata alla ferrovia.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 078_07.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
081_03	Patrizia Augusti	458292/2017	09/10/2017 09:54:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	[[Proposta n.1]] A seguito dell'osservazione n. 1, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.2]] A seguito dell'osservazione n. 2, eliminare l'intervento P/02.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'intervento P/02 è previsto all'interno di un procedimento urbanistico, il PUM lo ratifica valutandolo positivamente.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
021_12	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	[[Proposta n.1 - Modulo oss. n.1]] A seguito dell'osservazione n. 4, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.2 - Modulo oss. n.1]] A seguito dell'osservazione n. 5, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.3 - Modulo oss. n.2]] A seguito dell'osservazione n. 8, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.4 - Modulo oss. n.2]] A seguito dell'osservazione n. 9, eliminare l'intervento P/02.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'intervento P/02 è previsto all'interno di un procedimento urbanistico, il PUM lo ratifica valutandolo positivamente.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
048_06	(Camera dei Deputati) Deputata - Paola Carinelli	455795/2017	06/10/2017 18:05:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Nuove strade impattanti La tavola 5 del PUMS contiene la previsione di nuove strade radiali che destano grave preoccupazione per i probabili effetti di aumento del traffico. Si tratta in particolare della radiale nuova/potenziata Bovisasca- Valtellina, e della radiale nuova lungo il naviglio grande tra Via Pesto e la Stazione di porta Genova. Si chiede la cancellazione di tali previsioni. Si chiede inoltre di modificare il tracciato della nuova strada di attraversamento nord sud dell'area di Bovisa gasometri, riquadrata in azzurro nella planimetria allegata, facendola invece coincidere con la ex via Ailanti fino a via Siccoli e poi facendola proseguire verso nord strettamente affiancata alla ferrovia, in modo da evitare lo sventramento del bosco esistente.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>Le proposte infrastrutturali riportate nel PUMS derivano da specifici studi di traffico opportunamente argomentati nel Documento di Piano. Per quanto riguarda la cosiddetta Bovisaca-Valtellina e la strada indicata nella cosiddetta area Bovisa Gasometri si veda il cap 7.3.2 e Appendice 2 Grandi infrastrutture S/01, S/02, S/03). In particolare riguardo alla giacitura della strada il PUMS demanda al piano di sviluppo urbanistico la competenza di scegliere fra le due opzioni proposte, in quanto esser assolvono al medesimo ruolo di rete nell'ambito delle competenze del PUMS.</p> <p>Per quanto riguarda la cosiddetta radiale nuova lungo il naviglio grande fra via Pesto e la stazione di porta Genova, essa risulta essere inserita in un piano urbanistico e come tale, con ruolo di strada locale è ratificata dal PUMS (cfr Appendice 2 "Nuovi collegamenti viabilistici previsti in procedimenti urbanistici e/o connessi ad ambito oggetto di intervento" P/06.</p>

---

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
078_08	Carlo Silva	455776/2017	09/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>
--------------------

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Ai fini di un minor attraversamento veicolare del Parco della Goccia si chiede di modificare il tracciato della nuova strada, segnata in rosso continuo nella tavola 5 del PUMS, e qui contornata con rettangolo azzurro, per farla invece coincidere con la ex via Ailanti fino a via Siccoli, e poi farla proseguire verso nord strettamente affiancata alla ferrovia.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>	<b>Non accogliere</b>
Si propone di	

<b>Valutazione tecnica</b>
Le ipotesi infrastrutturali, derivanti da specifici studi di traffico, indicate nel così detto Parco della Goccia sono ampiamente illustrate dal PUMS (cfr Cap. 7.3.2 e Appendice 2 Grandi infrastrutture S/01, S/02, S/03). In particolare riguardo al giacimento della strada il PUMS demanda al piano di sviluppo urbanistico la competenza di scegliere fra le due opzioni proposte, in quanto esse assolvono al medesimo ruolo di rete nell'ambito delle competenze del PUMS.

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
101_12	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	[[Proposta n.1 - Modulo oss. n.1]] A seguito dell'osservazione n. 4, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.2 - Modulo oss. n.1]] A seguito dell'osservazione n. 5, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.1 - Modulo oss. n.2]] A seguito dell'osservazione n. 8, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.2 - Modulo oss. n.3]] A seguito dell'osservazione n. 9, eliminare l'intervento P/02.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 021_12.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>



<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_26	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	[[Proposta n.1 - Modulo oss. n.5]] A seguito dell'osservazione n. 4, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.2 - Modulo oss. n.5]] A seguito dell'osservazione n. 5, eliminare l'intervento P/02. [[Proposta n.3 - Modulo oss. n.5]] A seguito dell'osservazione n. 8 e 9, eliminare l'intervento P/02.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'intervento P/02 è previsto all'interno di un procedimento urbanistico, il PUM lo ratifica valutandolo positivamente.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
127_05	(Comitato La Goccia) Delegato Comitato La Goccia - Gianmatteo Dradi	455761/2017	09/10/2017 12:24:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Nuove strade impattanti La tavola 5 del PUMS contiene la previsione di nuove strade radiali che destano grave preoccupazione per i probabili effetti di aumento del traffico. Si tratta in particolare della radiale nuova/potenziata Bovisasca- Valtellina, e della radiale nuova lungo il naviglio grande tra Via Pesto e la Stazione di porta Genova. Si chiede la cancellazione di tali previsioni. Si chiede inoltre di modificare il tracciato della nuova strada di attraversamento nord sud dell'area di Bovisa gasometri, riquadrata in azzurro nella planimetria allegata, facendola invece coincidere con la ex via Ailanti fino a via Siccoli e poi facendola proseguire verso nord strettamente affiancata alla ferrovia, in modo da evitare lo sventramento del bosco esistente.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
Si veda motivazione adottata alla osservazione 048_05.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
143_03	(Iniziativa Cialdini Srl) Legale Rappresentante - Alfredo Barzaghi	445593/2017	05/10/2017 10:50:44

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.5 Rete stradale- Interventi di ricucitura e riqualificazione	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Aggiungere in legenda dopo "P10 viabilità locale Siemens" la voce "P11 viabilità locale Affori" con inserimento del tracciato stradale di collegamento tra Pedroni, Cialdini e Pellegrino Rossi con possibile proseguimento sino a viale Fermi.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
La richiesta afferisce a strumenti di programmazione urbanistica, diversi dal PUMS; così come esplicitato nelle motivazioni dell'osservazione (cfr oss n. 143_02) eventuali infrastrutture a supporto dell'intervento edilizio dovranno essere definite nell'ambito dei procedimenti urbanistici.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
013_03	ANDREA MOTTA	448317/2017	21/09/2017 23:03:16

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Vedo estremamente improbabile riuscire a realizzare una ciclabile in via Farini. Trovo più ragionevole invece valutarne una in via Valtellina. Sono già realizzabili tratti di ciclabile in sede propria in via Legnone (tra via Abba e viale Jenner) e in via Prampolini, senza eliminare posti auto.

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>In via Farini non è prevista la realizzazione di una pista ciclabile ma l'attuazione di un provvedimento più ampio, quale ad esempio l'istituzione di una ZTL o la moderazione del traffico e quindi la realizzazione di una Zona 30.</p> <p>Per la valutazione di ulteriori proposte, l'analisi di dettaglio dei percorsi, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di dettaglio. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
047_03	(Politecnico di Milano) Mobility mangament - Guareschi Fabio Carlo, Eleonora Perotto	455766/2017	06/10/2017 18:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizzazione di un percorso ciclabile in Via Grossich e Via Golgi che tagli Città Studi in modo da collegare il Politecnico di Milano, l'Università Statale di Milano e gli altri istituti del quartiere sia alla Stazione di Lambrate, sia a Via Marescalchi. Questo permetterebbe, nell'interesse di rilancio del quartiere Città Studi come Campus Sostenibile, anche il futuro collegamento di mobilità dolce tra la fermata della MM2-Lambrate e la metro 4 sull'asse Argonne/Forlanini. Infatti, se l'accesso di Città Studi da nord (linea M2) oggi è ben rappresentato, il collegamento da sud appare ancora debole.</li> <li>• Realizzazione di un percorso ciclabile lungo tutta Via Andrea Solari, che si colleghi al tratto esistente di Via Modestino. Percorso ciclabile da realizzare separatamente dall'area pedonale, in quanto sulla Via si affacciano numerose attività commerciali da cui deriva un elevato flusso di pedoni.</li> <li>• Realizzazione di un percorso ciclopedonale su via Novate per collegare l'esistente percorso sito in Via Polveriera con il percorso presente in via comasina (percorso fondamentale per raggiungere la fermata dell'M3 Comasina)</li> <li>• Realizzazione di un percorso ciclopedonale sulla Via dei Giovi, che consenta di raggiungere in sicurezza il capolinea della M3 di Comasina agli abitanti del comune di Cormano, Novate, Bollate e Paderno Dugnano</li> <li>• Realizzazione di un percorso ciclabile sulla via Litta Modignani utile per collegare il quartiere di Affari (MM Comasina e Affari FN) con il quartiere di Milano-Quarto Oggiaro (Quarto Oggiaro FN)</li> <li>• Realizzazione di un percorso ciclopedonale in via Lisiade Pedroni, che consenta il collegamento tra la Via Martin Luther King e la Via Cosenz/Minzoni</li> </ul>

	permettendo di raggiungere in sicurezza l'area Bovisa/Politecnico, proveniendo da Novate, Affori. • Realizzazione di un percorso ciclopedonale nel tratto terminale di Via Castellammare - inizio Via Pacubio per collegamento in sicurezza zone Quarto Oggiaro e Bovisa.
--	--

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
130_02	(NoLo Social District) Sara Frea	458295/2017	09/10/2017 12:45:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	Cambiare da Rete ciclabile di Progetto scenario di Piano (colore Rosso) a Rete di itinerari ciclabili prioritari PUMS (colore lilla) i tratti di VIALE MONZA e tunnel (stazione Centrale tra Via Ferrante Aporti e Via G.B. Sammartini (zona 2). Colorare come: Aree diffuse di progetto con provvedimenti di facilitazione per il ciclista (es. ZTL, Zone residenziali, Zone a velocità limitata, Zone a pedonabilità privilegiata) colore Giallo, la parte compresa tra Viale Monza, Viale Brianza, Via Ferrante Aporti, Via Popoli Uniti (zona 2).

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

<b>Modifica proposta</b>

<b>Note</b>

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
074_13	Andrea Giorcelli	457915/2017	09/10/2017 02:06:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>[[Proposta n.1]] Sono indicate per errore come esistenti le piste ciclabili di via Olivieri. È indicata come di progetto la passerella ciclo-pedonale su via Parri, all'altezza di via Lucca, che invece è già realizzata. In via Alberto da Giussano è indicata una pista ciclabile che esiste solo, sul lato dei numeri pari, a senso unico in direzione della periferia, pertanto andrebbe programmata anche la realizzazione della pista mancante, a senso unico in direzione del centro. [[Proposta n.2]] Si vedano le osservazioni n. 2 e 3. L'anello ciclabile della cintura verde passi da Figino, quindi in via Turbigio, cascina Bettola, area verde compresa tra via Novara e la tangenziale ovest (c.d. bosco di Quinto Romano), strada Casotto (seguendo in parte il fontanile Boriolo), località Crocetta, quindi prosegue in via Piccoli. Il percorso radiale di Baggio interesserà, da piazza Pertini, via Pertini, via Mosca, via Castrovillari, via Bagarotti (con collegamento alla pista ciclabile prevista su via Gozzoli, da prolungare), via Cividale del Friuli, e, dopo il passaggio nei giardini di via delle Forze Armate, il parco di via Viterbo, il parco Annarumma, via Saint Bon, poi per via Labus, via Boldini, via Tonezza, via Orsini, viale Caterina da Forlì, ecc. [[Proposta n.3]] Si vedano le osservazioni n. 4 e 5. Aggiungere le seguenti connessioni: • da via Diotti, parco Diotti-Manaresi, via Manaresi, parco di Baggio (con variante su via Seguro per collegarsi al percorso MiBici di via IV Novembre a Settimo Milanese e collegamento al parco delle Cave attraverso via Brogginì), via Masaniello, via Brigatti, via B. M. da Carcano e via Alberico da Rosciate (anche eventualmente con ritorno da via Albona e piazza Sant'Apollinare), parco Valsesia; • da via degli Ulivi – via Mosca, passando a sud di via Pertini, seguendo il fontanile Franchetti, attraversamento di via Gozzoli, passando a sud di via Parri, parco dei</p>



	Fontanili, con arrivo a Bisceglie M1 passando, anziché a sud, a nord del carcere minorile Beccaria.
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
106_26	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Nell'ambito della sezione del Documento di Piano "6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa" si chiede di prevedere la realizzazione di due tratti aggiuntivi di pista ciclabile per favorire la mobilità sostenibile di collegamento per diversi quartieri che unirebbe il Q.re Fatima-Vigentino con Scalo Romana/Fondazione Prada fino alla MM3 Lodi, collegandosi anche alla lunga ciclovia che percorre C.so Lodi, Via San Dionigi per arrivare in prossimità del Parco della Vettabbia-Chiaravalle.</p> <p>Il primo tratto sarebbe da realizzare, a partire dall'intersezione con C.so Lodi, lungo Via Brembo, Via Lorenzini per continuare, superata l'intersezione con Via Ripamonti, su Via Carlo De Angeli e Via Spadolini. Al riguardo si rammenta che si dispone già di progettazione preliminare per l'intervento denominato "Nuovi percorsi ciclo-pedonali in Via Lorenzini" (progetto che prevede di dare continuità al tratto ciclabile e pedonale già realizzato a est fino al raggiungimento con via Ripamonti mediante doppio marciapiede - uno per transito ciclabile uno per pedoni-, con sostituzione attuale impianto illuminazione pubblica ed implementazione sistema raccolta di acque meteoriche) le cui risorse pari a € 331.946,45 sono già disponibili essendo opere derivanti dallo scomputo oneri dell'intervento edilizio Via Col Moschin/Via Giovenale, importi già corrisposti dall'operatore al Comune.</p> <p>Il secondo tratto sarebbe invece da realizzare lungo tutta Via Broni, quale prosecuzione della pista ciclabile che dall'intersezione con Via Lorenzini corre su Via Adamello e Via Condino. Con la realizzazione di tali tratti aggiuntivi, utili anche per evitare il transito di bici sulla trafficata</p>

	<p>Via Ripamonti spostando la percorrenza ciclabile su via parallela, si pongono le condizioni per potersi collegare in un secondo tempo con altri quartieri limitrofi con ulteriori pochi tratti da realizzare, in modo da allungare le “ciclovie” già esistenti congiungendosi con il quartiere “Morivione” e con la frazione Noverasco di Opera.</p> <p>Si propone pertanto di modificare la Tavola 6 Mobilità ciclistica emendato inserendo nella progettazione delle future piste ciclabili i tratti colorati in colore rosso nella planimetria allegata quale allegato n. 2</p> <p>Nell’ambito della sezione del Documento di Piano “6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa” si chiede di prevedere la realizzazione in Via Quinstosole del tratto di pista ciclabile che colleghi senza soluzione di continuità la pista ciclabile esistente nel quartiere di Quintosole con la vicina pista ciclabile esistente di Via Ripamonti.</p> <p>Si propone pertanto di modificare la Tavola 6 Mobilità ciclistica emendato inserendo nella progettazione delle future piste ciclabili anche il tratto di pista ciclabile di collegamento tra la pista di Quintosole e quella di Ripamonti.</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

<b>Valutazione tecnica</b> <p>L’osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>
---

<b>Modifica proposta</b>
--------------------------

<b>Note</b>
-------------

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
107_25	(Municipio 2) Presidente di Municipio - Samuele Piscina	451097/2017	09/10/2017 11:49:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>Proposta n.1 - Prevedere realizzazione pista ciclabile in via Sammartini come da richiesta di progetto preliminare presentata dal Municipio 2</p> <p>Proposta n.2 - Nella tavola viene previsto l'itinerario ciclistico con la realizzazione della pista ciclabile che colleghi via Melchiorre Gioia a Bicocca. Nel tratto tra via della Giustizia e via Bottelli sono presenti due ponti con dei marciapiedi di dimensioni eccessivamente ridotte, tali da non permettere il transito neanche alle carrozzine. Pertanto si evidenzia che un eventuale itinerario ciclistico non potrebbe passare in via E. De Marchi nel tratto da via della Giustizia a via Bottelli, ma sarebbe opportuno uno studio alternativo.</p> <p>Proposta n.3 - Nella tavola è previsto il completamento della pista ciclabile da viale Lunigiana a piazzale Loreto. Essendo delle vie ad alto scorrimento nonché principali arterie della città, si propone di stralciare il prolungamento in modo tale da non eliminare dalla carreggiata una corsia auto per senso di marcia e, di conseguenza, evitando così l'aumento del traffico e dell'inquinamento.</p>

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b>
Si propone di <b>Non accogliere</b>

<b>Valutazione tecnica</b>
L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si

rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
116_07	(Municipio 6) Deliberazione n. 45 del 05/10/2017	450303/2017	09/10/2017 12:03:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>[[Proposta n.1]] AGGIUNTA nella voce “Rete di itinerari ciclabili prioritari PUMS” (ALLEGATO 3) • L’asse di via Zurigo/Berna/Legioni Romane/C.da Forlì/Sardegna (in linea con l’osservazione n°1 al DdP presente in questo modulo) • L’asse di via Lorenteggio (da via Bisceglie a cerchia delle Mura) (motivato dalla riqualificazione della via una volta ultimati i cantieri M4) • L’asse della bretella Merula-Chiodi/via Chiodi/Tobagi (necessario per un collegamento diretto e sicuro tra l’itinerario che passa da Santa Rita e quello tangenziale ad ovest) • L’asse piazza Miani, via Barona, via Bardolino, Parco Agricolo Sud Milano (collegamento sicuro tra piazza Miani e il parco Agricolo sud) • Strade di campagna da Cascina San Marco a Buccinasco (direzione via Morandi e via del Parco) (al fine di valorizzare le strade di campagna per il collegamento sostenibile tra Milano e i Comuni di prima cintura) [[Proposta n.2]] AGGIUNTA nella voce “Rete ciclabile di progetto: scenario di Piano” (ALLEGATO 3): • Via Malaga (tratta tra via Bussola e piazza Bilbao) (tratta mancante per completare il percorso Naviglio Grande-IULM/Romolo-Famagosta) • Via San Vigilio (tratta tra viale Famagosta e via Ovada) (completamento del percorso per mettere le piste ciclabili esistenti e previste in un’unica rete) • Tratta mancante ciclabile San Paolino (connessione con ciclabile di via Danusso) (completamento del percorso esistente) • Via Voltri e piazza Miani (tratta tra controviale Famagosta/Faenza e via Barona) (completamento del percorso in uno dei nodi più critici) • Via Faenza/Parenzo (tratta tra piazza Negrelli e via Campari) (via Parenzo già richiesta nel Piano Triennale delle Opere, questo collegamento permetterebbe una connessione tra</p>

	<p>il percorso ciclabile della Barona Famagosta-Faenza con pazza Negrelli e la pista ciclabile lungo il Naviglio Grande) • Via Ettore Ponti/Tobagi/Chiodi/bretella Merula-Chiodi/Enna (tratta tra piazza Bilbao e ciclabile cavalcavia Giordani) (già prevista lungo la bretella, questa pista permetterebbe un collegamento ciclabile sicuro tra la circonvallazione e l'anello esterno, interessando diverse centralità del quartiere, soprattutto per le fasce d'età più basse) • Via Inganni (opera richiesta nel Piano Triennale delle Opere) • Via dei Giacinti (proseguimento ciclabile di via Val Bavona fino a Largo Brasilia • Strade di campagna da Cascina San Marco a Buccinasco (direzione via Morandi e via del Parco) (al fine di valorizzare le strade di campagna per il collegamento sostenibile tra Milano e i Comuni di prima cintura)</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
---------------------------------------	------------------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione è in linea con le strategie del Piano, tuttavia, in questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
009_02	Associazione Regionale Trasporti	448314/2017	16/09/2017 00:17:03

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.9 Stato di fatto - Ferro e metro	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p><b>SINTESI NODO FERROVIARIO MILANESE</b>            Presupposto che il nodo di Milano vedrà l'istituzione di una linea Circolare con cadenza di 3 minuti, considerato che entro il 2021 il nodo di Milano scaricherà l'80% del traffico mondiale Suez-Genova-Milano-Rotterdam ricordando l'esistenza di accordi Internazionali sottoscritti dall'Italia nel 2007 e negli anni precedenti constatato che c'è un netto conflitto di treni nel nodo di Milano. Constatato che i comitati Cittadini hanno già presentato denunce e class action in tutte le sedi (civili, penali, amministrative, internazionali, ecc...) per il mancato rispetto dei protocolli di sicurezza e mancati adempimenti di disposizioni e programmazione europea (rumori, merci pericolose, ripristino vecchi passanti, ecc....) E' in essere una procedura d'infrazione a carico dell'Italia 1) E' urgente il ripristino dell'ex Cintura Militare Ovest raccordando le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie, Bovisa, Ghisolfa, Bivio Musocco, Villa Pizzone e al futuro Terzo Passante Ferroviario (permettendo ai treni di raggiungere la parte ovest di Milano). 2) E' urgente il completamento del passante ferroviario introducendo a Milano Repubblica la linea da Bivio Mirabello (permettendo così itinerari Greco-Repubblica-Porta Vittoria), a Porta Vittoria le direttrici da Porta Romana e Lambrate nonché il futuro Secondo Passante Ferroviario (alias passante ovest) e la linea di cintura dal Bivio Musocco. 3) Nel caso in cui non venisse fatta la gronda Seregno-Bergamo, un Terzo Passante Ferroviario che riprenda il tracciato del suo antecedente demolito alla fine del 1931 (transito dell'Ex Bivio Acquabella). 4) Per evitare le continue inondazioni vanno riaperti i torrenti ed i navigli 5)</p>



	<p>Vengano incrementate le linee tranviarie riattivando ove possibile la mobilità su rotaia. 6) La destinazione d'uso del Passante Ferroviario di Milano per i treni AV passanti ed il trasferimento dei servizi COMPRESIONALI (S) sulle cinture. 7) Il quadruplicamento del tratto Greco-Mirabello-Milano Repubblica/Milano Garibaldi. 8) La salvaguardia della stazione di Milano Porta Genova da ricostruire sotterranea e legata al Secondo Passante Ferroviario - alias Passante Ovest Ex Cintura Militare Il problema del traffico ferroviario nel nodo di Milano con il passaggio pure di treni con esplosivi e con carri cinesi, africani, ecc... mette a repentaglio la vita dei cittadini abitanti in cintura.</p>
--	--

---

**ESITO PROPOSTO**

<p><b>Esito</b> Si propone di</p>	<p><b>Non accogliere</b></p>
<p><b>Valutazione tecnica</b> Si veda motivazione addotta alla osservazione 009_01.</p>	
<p><b>Modifica proposta</b></p>	
<p><b>Note</b></p>	

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
069_02	Federica Zorzi	452668/2017	08/10/2017 20:12:42

**CONTENUTO OSSERVAZIONE**

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.9 Stato di fatto - Ferro e metro	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>E' necessario</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) aggiungere il Secondo Passante Ferroviario da Romolo e Porta Genova con Garibaldi Passante, Garibaldi Superficie e Ghisolfia</li> <li>2) aggiungere il raccordo ferroviario da Repubblica a Bivio Mirabello (per permettere ai treni da Porta Vittoria di dirigersi verso Monza e viceversa).</li> <li>3) aggiungere il raccordo da Porta Vittoria a Lambrate e da Porta Vittoria a Porta Romana</li> <li>4) aggiungere il raccordo Villapizzone-Bivio Musocco</li> <li>5) aggiungere il raccordo del futuro Secondo passante (come scritto al punto 1) con il Passante in essere (Garibaldi passante)</li> <li>6) Destinare il passante di milano ai treni Regionali Veloci e Alta Velocità passanti (Torino-Roma;Venzia-Chiasso-Zurigo, eccc..)</li> </ol>

**ESITO PROPOSTO**

<b>Esito</b>
Si propone di <span style="float: right;"><b>Non accogliere</b></span>

<b>Valutazione tecnica</b>
<p>L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.102014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al</p>

territorio in relazione alle scelte modali.

***Modifica proposta***

***Note***

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
009_03	Associazione Regionale Trasporti	448314/2017	16/09/2017 00:17:03

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.12 Reference - Ferro e metro	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p>SINTESI NODO FERROVIARIO MILANESE                      Presupposto che il nodo di Milano vedrà l'istituzione di una linea Circolare con cadenza di 3 minuti, considerato che entro il 2021 il nodo di Milano scaricherà l'80% del traffico mondiale Suez-Genova-Milano-Rotterdam ricordando l'esistenza di accordi Internazionali sottoscritti dall'Italia nel 2007 e negli anni precedenti constatato che c'è un netto conflitto di treni nel nodo di Milano. constatato che i comitati Cittadini hanno già presentato denunce e class action in tutte le sedi (civili, penali, amministrative, internazionali, ecc...) per il mancato rispetto dei protocolli di sicurezza e mancati adempimenti di disposizioni e programmazione europea (rumori, merci pericolose, ripristino vecchi passanti, ecc....) E' in essere una procedura d'infrazione a carico dell'Italia.</p> <p>1) E' urgente il ripristino dell'ex Cintura Militare Ovest raccordando le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie, Bovisa, Ghisolfa, Bivio Musocco, Villa Pizzone e al futuro Terzo Passante Ferroviario (permettendo ai treni di raggiungere la parte ovest di Milano).</p> <p>2) E' urgente il completamento del passante ferroviario introducendo a Milano Repubblica la linea da Bivio Mirabello (permettendo così itinerari Greco-Repubblica-Porta Vittoria), a Porta Vittoria le direttrici da Porta Romana e Lambrate nonché il futuro Secondo Passante Ferroviario (alias passante ovest) e la linea di cintura dal Bivio Musocco.</p> <p>3) Nel caso in cui non venisse fatta la gronda Seregno-Bergamo, un Terzo Passante Ferroviario che riprenda il tracciato del suo antecedente demolito alla fine del 1931 (transito dell'Ex Bivio</p>

	<p>Acquabella).</p> <p>4) Per evitare le continue inondazioni vanno riaperti i torrenti ed i navigli</p> <p>5) Vengano incrementate le linee tranviarie riattivando ove possibile la mobilità su rotaia.</p> <p>6) La destinazione d'uso del Passante Ferroviario di Milano per i treni AV passanti ed il trasferimento dei servizi COMPRENSIONALI (S) sulle cinture.</p> <p>7) Il quadruplicamento del tratto Greco-Mirabello-Milano Repubblica/Milano Garibaldi.</p> <p>8) La salvaguardia della stazione di Milano Porta Genova da ricostruire sotterranea e legata al Secondo Passante Ferroviario - alias Passante Ovest Ex Cintura Militare</p> <p>Il problema del traffico ferroviario nel nodo di Milano con il passaggio pure di treni con esplosivi e con carri cinesi, africani, ecc... mette a repentaglio la vita dei cittadini abitanti in cintura.</p>
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.10.2014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
009_04	Associazione Regionale Trasporti	448314/2017	16/09/2017 00:17:03

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
Tav.15 Piano - Ferro e metro	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

<b>Motivazione</b>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
	<p><b>SINTESI NODO FERROVIARIO MILANESE</b>            Presupposto che il nodo di Milano vedrà l'istituzione di una linea Circolare con cadenza di 3 minuti, considerato che entro il 2021 il nodo di Milano scaricherà l'80% del traffico mondiale Suez-Genova-Milano- Rotterdam ricordando l'esistenza di accordi Internazionali sottoscritti dall'Italia nel 2007 e negli anni precedenti constatato che c'è un netto conflitto di treni nel nodo di Milano. Constatato che i comitati Cittadini hanno già presentato denunce e class action in tutte le sedi (civili, penali, amministrative, internazionali, ecc...) per il mancato rispetto dei protocolli di sicurezza e mancati adempimenti di disposizioni e programmazione europea (rumori, merci pericolose, ripristino vecchi passanti, ecc....) E' in essere una procedura d'infrazione a carico dell'Italia 1) E' urgente il ripristino dell'ex Cintura Militare Ovest raccordando le stazioni di Milano Porta Genova e Milano Romolo con Milano Garibaldi Passante, Milano Garibaldi Superficie, Bovisa, Ghisolfa, Bivio Musocco, Villa Pizzone e al futuro Terzo Passante Ferroviario (permettendo ai treni di raggiungere la parte ovest di Milano). 2) E' urgente il completamento del passante ferroviario introducendo a Milano Repubblica la linea da Bivio Mirabello (permettendo così itinerari Greco-Repubblica-Porta Vittoria), a Porta Vittoria le direttrici da Porta Romana e Lambrate nonché il futuro Secondo Passante Ferroviario (alias passante ovest) e la linea di cintura dal Bivio Musocco. 3) Nel caso in cui non venisse fatta la gronda Seregno-Bergamo, un Terzo Passante Ferroviario che riprenda il tracciato del suo antecedente demolito alla fine del 1931 (transito dell'Ex Bivio Acquabella). 4) Per evitare le continue inondazioni vanno riaperti i torrenti ed i navigli 5)</p>

	Vengano incrementate le linee tranviarie riattivando ove possibile la mobilità su rotaia. 6) La destinazione d'uso del Passante Ferroviario di Milano per i treni AV passanti ed il trasferimento dei servizi COMPRESIONALI (S) sulle cinture. 7) Il quadruplicamento del tratto Greco-Mirabello-Milano Repubblica/Milano Garibaldi. 8) La salvaguardia della stazione di Milano Porta Genova da ricostruire sotterranea e legata al Secondo Passante Ferroviario - alias Passante Ovest Ex Cintura Militare Il problema del traffico ferroviario nel nodo di Milano con il passaggio pure di treni con esplosivi e con carri cinesi, africani, ecc... mette a repentaglio la vita dei cittadini abitanti in cintura.
--	---

#### ESITO PROPOSTO

<b>Esito</b> Si propone di	<b>Non accogliere</b>
-------------------------------	-----------------------

#### **Valutazione tecnica**

L'osservazione non è coerente con l'impostazione generale del Piano. Nel paragrafo 7.1.1.1 è esplicitamente indicato che in tema di servizio ferroviario suburbano il PUMS ratifica la posizione assunta dal Comune di Milano all'interno del processo di pianificazione negoziata in sede di Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il recupero delle aree ferroviarie dismesse e in dismissione, site in comune di Milano, in correlazione con il potenziamento del sistema ferroviario. Per la risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano, temi che riguardano le scelte sul Secondo Passante il PUMS individua i temi salienti che dovranno essere trattati, per competenza all'interno del tavolo del nodo di Milano istituito da Regione Lombardia con Deliberazione n.X/2524 del 17.102014. L'osservazione inoltre è fuori scala rispetto alla competenza del PUMS in quanto piano di scala urbana entro il quale la strategia del ferroviario sono recepite nei soli termini degli effetti sull'accessibilità al territorio in relazione alle scelte modali.

#### **Modifica proposta**

#### **Note**

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
021_11	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>In risposta alle osservazioni portate dai residenti di via Porto Corsini e via Fiume durante la fase di VAS (punto 1), si è affermato che il D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02) Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, “è cogente per la sola costruzione di nuove strade”. Tale affermazione è errata. Infatti all’Art. 2 del D.M. 2001 si prescrive che “Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l’adeguamento di tronchi stradali esistenti”. La motivazione del non accoglimento dell’osservazione in oggetto è pertanto fallace e da rigettare. Si ricorda che l’intervento proposto nell’Appendice 2 pag. XII “Proposta di intervento sul Quadrante Nord” viene descritto nel seguente modo: “L’ipotesi nasce quale parte di un itinerario tangenziale, alternativo al progetto abbandonato dell’interquartiere ... L’itinerario è in parte realizzato (via Moro, via del Regno Italo ed in parte articolato su percorsi alternativi ricavati anche utilizzando tratti di viabilità locale, da rifunzionalizzare.” Come chiaramente descritto nella proposta di intervento, trattasi di itinerario tangenziale alternativo alla interquartiere nord, di natura ben diversa da una strada interzonale. Infatti, il tratto già realizzato (via Moro e via del Regno Italo) in Tav. 4 è classificato come “Rete secondaria - Strade di quartiere”. Nel testo si indica chiaramente che il percorso prevede tratti di viabilità locale da rifunzionalizzare, ovvero oggetto di cambio di funzione, al fine di renderli coerenti con la classe del tratto già realizzato, elevandoli da “rete locale interzonale” a “Strada di quartiere”. Questa rifunzionalizzazione, per quanto sopra evidenziato, deve rispettare le norme previste dal D.M. 2001, cogente anche per gli adeguamenti delle strade già esistenti. Tale adeguamento nel rispetto delle norme previste nel succitato D.M.2001. risulta impossibile per via Porto Corsini e via Fiume.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Non è stato recepito il contributo poiché la viabilità oggetto del contributo è classificata come strada urbana interzonale, in quanto afferisce alla rete secondaria non già alla rete principale come erroneamente indicato nel contributo (cfr tavola 4). Il ruolo secondario dell’itinerario è evidente anche nella tavola 4 dove si vede l’itinerario connesso con la rete urbana di pari livello gerarchico. La classificazione funzionale della rete locale presuppone che in fase di attuazione di progetti strutturali si attribuiscono alle strade le geometrie e funzioni coerenti con le norme definite dal CdS, il citato DM del 2001 è invece cogente per la sola costruzione di nuove strade.</p>	<p>La motivazione deve essere riformulata interpretando correttamente il contributo e in considerazione delle norme tecniche previste dalla normativa vigente.</p>



## ESITO PROPOSTO

### **Esito**

Si propone di

**Non accogliere**

### **Valutazione tecnica**

Non è un'osservazione al Documento di Piano - PUMS. Per quanto attiene, nel merito, il contenuto dell'osservazione si conferma quanto indicato, in occasione della precedente fase di osservazioni e riportato nel box testo originale: "Non è stato recepito il contributo poiché la viabilità oggetto del contributo è classificata come strada urbana interzonale, in quanto afferisce alla rete secondaria non già alla rete principale come erroneamente indicato nel contributo (cfr tavola 4). Il ruolo secondario dell'itinerario è evidente anche nella tavola 4 dove si vede l'itinerario connesso con la rete urbana di pari livello gerarchico. La classificazione funzionale della rete locale presuppone che in fase di attuazione di progetti strutturali si attribuiscono alle strade le geometrie e funzioni coerenti con le norme definite dal CdS, il citato DM del 2001 è invece cogente per la sola costruzione di nuove strade"

### **Modifica proposta**

### **Note**

- L'osservazione fa riferimento all'allegato B della relazione tecnica

<b>Numero osservazione</b>	<b>Osservante</b>	<b>Numero di protocollo</b>	<b>Data e ora del protocollo</b>
101_11	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

#### CONTENUTO OSSERVAZIONE

<b>Capitolo</b>	<b>Operazione</b>
	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

<b>Motivazione</b>
<p>In risposta alle osservazioni portate dai residenti di via Porto Corsini e via Fiume durante la fase di VAS (punto 1), si è affermato che il D.M. 5 novembre 2001, n. 6792 (S.O. n.5 alla G.U. n.3. del 4.1.02) Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade, “è cogente per la sola costruzione di nuove strade”. Tale affermazione è errata. Infatti all’Art. 2 del D.M. 2001 si prescrive che “Le presenti norme si applicano per la costruzione di nuovi tronchi stradali e per l’adeguamento di tronchi stradali esistenti”. La motivazione del non accoglimento dell’osservazione in oggetto è pertanto fallace e da rigettare. Si ricorda che l’intervento proposto nell’Appendice 2 pag. XII “Proposta di intervento sul Quadrante Nord” viene descritto nel seguente modo: “L’ipotesi nasce quale parte di un itinerario tangenziale, alternativo al progetto abbandonato dell’interquartiere ... L’itinerario è in parte realizzato (via Moro, via del Regno Italo ed in parte articolato su percorsi alternativi ricavati anche utilizzando tratti di viabilità locale, da rifunzionalizzare.” Come chiaramente descritto nella proposta di intervento, trattasi di itinerario tangenziale alternativo alla interquartiere nord, di natura ben diversa da una strada interzonale. Infatti, il tratto già realizzato (via Moro e via del Regno Italo) in Tav. 4 è classificato come “Rete secondaria - Strade di quartiere”. Nel testo si indica chiaramente che il percorso prevede tratti di viabilità locale da rifunzionalizzare, ovvero oggetto di cambio di funzione, al fine di renderli coerenti con la classe del tratto già realizzato, elevandoli da “rete locale interzonale” a “Strada di quartiere”. Questa rifunzionalizzazione, per quanto sopra evidenziato, deve rispettare le norme previste dal D.M. 2001, cogente anche per gli adeguamenti delle strade già esistenti. Tale adeguamento nel rispetto delle norme previste nel succitato D.M.2001. risulta impossibile per via Porto Corsini e via Fiume.</p>

<b>Testo originale</b>	<b>Testo nuovo</b>
<p>Non è stato recepito il contributo poiché la viabilità oggetto del contributo è classificata come strada urbana interzonale, in quanto afferisce alla rete secondaria non già alla rete principale come erroneamente indicato nel contributo (cfr tavola 4). Il ruolo secondario dell’itinerario è evidente anche nella tavola 4 dove si vede l’itinerario connesso con la rete urbana di pari livello gerarchico. La classificazione funzionale della rete locale presuppone che in fase di attuazione di progetti strutturali si attribuiscono alle strade le geometrie e funzioni coerenti con le norme definite dal CdS, il citato DM del 2001 è invece cogente per la sola costruzione di nuove strade.</p>	<p>La motivazione deve essere riformulata interpretando correttamente il contributo e in considerazione delle norme tecniche previste dalla normativa vigente.</p>

**ESITO PROPOSTO**

***Esito***

Si propone di

**Non accogliere**

***Valutazione tecnica***

Si veda motivazione adottata alla osservazione 021\_11.

***Modifica proposta***

***Note***