



Comune di Lissone
Provincia di Monza e della Brianza

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
dell'aggiornamento del Piano Generale del Traffico Urbano

SINTESI NON TECNICA

Comune di Lissone

Professionista incaricato della VAS
Arch. Manuela Panzini



Indice

Premessa

Che cos'è il Piano Generale del Traffico Urbano?

Che cos'è la Valutazione Ambientale Strategica?

Com'è strutturato il Rapporto Ambientale del PGTU del Comune di Lissone?

Quali sono gli obiettivi della Variante del PGTU del Comune di Lissone?

Quali sono le principali criticità e le opportunità ambientali del territorio del Comune di Lissone?

Quali sono gli obiettivi che il PGTU del Comune di Lissone si propone di perseguire?

Quali sono le linee di azione del PGTU del Comune di Lissone?

Quale è il ruolo del sistema di monitoraggio del PGTU del Comune di Lissone?

Premessa

La sintesi non tecnica è il documento divulgativo dei contenuti del Rapporto Ambientale. Il suo obiettivo è di rendere più facilmente comprensibile, anche ad un pubblico di non addetti ai lavori, il processo di valutazione ambientale strategica e fornire una guida alla lettura del Rapporto ambientale.

La presente Sintesi non tecnica è stata strutturata con una serie di risposte (sintetiche) a domande chiave che sono state ritenute pertinenti, proprio per permettere una divulgazione semplice dei contenuti del Piano Generale del Traffico Urbano- PGTU - e del relativo Rapporto ambientale.

I quesiti a cui è stata data risposta, sono:

- **Che cos'è il Piano Generale del Traffico Urbano?**
- **Che cos'è la Valutazione Ambientale Strategica?**
- **Com'è strutturato il Rapporto Ambientale del PGTU del Comune di Lissone?**
- **Quali sono gli obiettivi della Variante del PGTU del Comune di Lissone?**
- **Quali sono le principali criticità e le opportunità ambientali del territorio del Comune di Lissone?**
- **Quali sono gli obiettivi che il PGTU del Comune di Lissone si propone di perseguire?**
- **Quali sono le linee di azione del PGTU del Comune di Lissone?**
- **Quale è il ruolo del sistema di monitoraggio del PGTU del Comune di Lissone?**

Che cos'è il Piano Generale del Traffico Urbano?

Il **Piano Generale del Traffico Urbano**, previsto dall'art. 36 del nuovo Codice della strada, è uno strumento che indaga le criticità, individua i fabbisogni, fissa gli obiettivi di miglioramento e offre un ventaglio di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati. Il Piano Generale del Traffico Urbano è altresì finalizzato al miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione degli inquinamenti atmosferico e acustico, al contenimento del consumo energetico, al rispetto dei valori ambientali.

Che cos'è la Valutazione Ambientale Strategica?

La Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente, nota anche come "Direttiva VAS (Valutazione Ambientale Strategica)", prevede l'obbligo di valutazione ambientale ai processi di pianificazione e programmazione. In Italia la suddetta direttiva è stata recepita dal decreto legislativo 152/2006, come modificato dal D.lgs. 4/2008.

La direttiva VAS si pone l'obiettivo di "garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi [...] che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (art. 1).

La VAS si configura come un processo continuo che si svolge in maniera integrata nel corso dell'intero ciclo di vita del piano o programma: a partire dalla sua elaborazione fino alla fase di attuazione e gestione. Essa mira a far considerare la dimensione ambientale al pari di quella economica, sociale e territoriale: la VAS prevede infatti l'elaborazione di un Rapporto Ambientale, che documenta le modalità con cui si è tenuto conto della variabile ambientale, stimando tra l'altro i possibili effetti significativi sull'ambiente delle scelte del Piano, e indicando le misure di mitigazione e compensazione, nonché il sistema di monitoraggio.

La previsione di un sistema di monitoraggio ha lo scopo di rilevare e quantificare eventuali impatti negativi non previsti e di adottare opportune misure correttive, presuppone un meccanismo di retroazione in grado di ri-orientare il piano, ridefinendone obiettivi e/o azioni, qualora gli effetti monitorati si discostino da quelli previsti.

Compito specifico della VAS è anche garantire l'adeguata individuazione e la consultazione dei soggetti competenti in materia ambientale nella fase di orientamento iniziale del processo (fase preliminare), e successivamente, nelle fasi di analisi del Rapporto Ambientale e delle relazioni di monitoraggio.

L'individuazione e la consultazione obbligatoria dei soggetti competenti in materia ambientale, degli enti territorialmente interessati e del pubblico, ha lo scopo di sostanziare la trasparenza e la legittimità del processo del piano e della relativa VAS.

Infine, fa parte della VAS la redazione di una Sintesi non tecnica, nella forma di uno strumento di divulgazione dei principali contenuti del Rapporto Ambientale.

Il Comune di Lissone ha dato avvio al procedimento di aggiornamento del PGTU e contestuale Valutazione Ambientale Strategica, con D.G.C. n. 20 del 29/1/2025 avente per oggetto "AVVIO DEL PROCEDIMENTO DI AGGIORNAMENTO DEL PGTU E CORRELATA PROCEDURA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.), AI SENSI DELL'ART. 4 E DELL'ART.13, COMMI 2 E 13 DELLA L.R. 11/03/2005 N. 12".

L'Avviso di Avvio del procedimento di redazione del PGTU e della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS), è stato pubblicato all'Albo Pretorio, sul sito internet comunale e sul sito di Regione Lombardia SIVAS.

Il Comune di Lissone ha individuato:

- quale **Autorità procedente** per la VAS, il Comandante del Corpo di Polizia Locale dott. **Matteo Caimi**;
- quale **Autorità competente** per la VAS, l'arch. **Salvatore Di Sarno Giusto** – Dirigente del Settore Pianificazione e Gestione del Territorio del Comune di Lissone.

L'Avviso di Avvio del procedimento dell'aggiornamento del PGTU e della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS), è stato pubblicato in data 4/2/2025 sull'Albo pretorio on line e sul sito internet comunale (https://www.comune.lissone.mb.it/documento_pubblico/aggiornamento-del-piano-generale-del-traffico-urbano-pgtu/).

Per quanto concerne le attività di informazione e di partecipazione del pubblico, queste sono definite dall'autorità competente con specifico atto formale, in cui si prevede di attivare da parte dell'autorità procedente una fase di informazione/partecipazione del pubblico mediante coinvolgimento delle associazioni di categoria (commercianti, agricoltori, industriali, costruttori) e ambientaliste presenti nel territorio comunale.

Inoltre, la conferenza di valutazione viene articolata in almeno due sedute di cui la prima introduttiva per la presentazione del Rapporto di scoping (svoltasi in **data 28/04/2025**) e la seconda per la presentazione e la valutazione del Rapporto Ambientale.

L'Autorità procedente, d'intesa con l'autorità competente per la VAS, individua i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, da invitare alla Conferenza di valutazione. Quelli di seguito elencati sono i soggetti che sono stati invitati a entrambe le conferenze:

Soggetti competenti in materia ambientale:

- ATS di Monza e Brianza
- Agenzia Regionale Protezione Ambientale (ARPA) Dipartimento di Monza
- Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza-Brianza, Pavia, Sondrio e Varese - Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia
- Parco GruBria

Enti territorialmente interessati:

- Regione Lombardia D.G. Ambiente, Energia e Reti
- Regione Lombardia D.G. Territorio e Urbanistica
- Regione Lombardia, DG Infrastrutture e Opere Pubbliche
- Provincia di Monza e della Brianza
- Comuni confinanti:
 - Seregno
 - Albate
 - Sovico
 - Macherio
 - Biassono

- Vedano al Lambro
- Monza
- Muggiò
- Desio
- ATO Monza e Brianza
- Brianzacque SRL
- Snam S.p.A.
- Enti gestori dei sottoservizi
- Autostrada Pedemontana Lombarda SpA.
- Rete Ferroviaria Italiana SpA

i rappresentanti di parti sociali ed economiche, tra cui associazioni, ordini professionali e sindacati, nonché portatori di interessi diffusi di cui al sotto riportato elenco:

- Assolombarda sede di Monza e Brianza
- Confindustria sede Monza e Brianza
- Camera di commercio Milano Monza Brianza Lodi
- Confcommercio Lombardia
- Confartigianato Imprese Lombardia
- Unione Artigiani sede di Desio
- ANCE Milano Lodi Monza e Brianza
- Coldiretti Lombardia
- Associazioni ambientaliste
- Ordine Architetti PPC provincia di Monza e Brianza
- Ordine Ingegneri provincia di Monza e Brianza
- Ordine dei Periti Industriali della provincia di Monza e Brianza
- Collegio Geometri della Provincia di Monza e Brianza
- Ordine dei Geologi della Lombardia
- Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali delle Province di Milano, Lodi, Monza e Brianza e Pavia
- CGIL BRIANZA
- CISL BRIANZA
- UIL BRIANZA
- Comitati di quartiere
- altri eventuali soggetti portatori di interessi diffusi che potranno essere individuati dall'Autorità Procedente e dall'Autorità Competente.

In merito alla partecipazione, nella fase di orientamento e impostazione, l'autorità procedente ha provveduto, in sede di avviso di avvio del procedimento (pubblicato su un quotidiano locale, sul sito internet istituzionale comunale e su SIVAS), a indicare un periodo in cui chiunque può presentare istanze preliminari (formalmente dal 13.2.2025 sino al 13.04.2025) con le seguenti modalità:

- in formato elettronico mediante invio di PEC all'indirizzo pec@comunedilissone.it
- in formato cartaceo, in duplice copia in carta semplice, qualora sia impossibile l'invio in formato elettronico, mediante consegna all'Ufficio Protocollo del Comune di Lissone Via Gramsci 21, nei relativi orari di apertura al pubblico.

Durante il processo di VAS è stata garantita l'informazione e la pubblicizzazione delle informazioni grazie alla messa a disposizione del pubblico delle stesse e all'utilizzo di adeguati strumenti di comunicazione, mediante:

- pubblicazione di appositi avvisi presso Albo Pretorio comunale on line, sito internet comunale e sul sito SIVAS di Regione Lombardia;
- messa disposizione del pubblico degli atti mediante deposito presso gli Uffici Comunali e contestualmente sul sito internet del Comune, dandone comunicazione agli enti/associazioni definite come Pubblico Interessato, oltre alla pubblicazione sul sito SIVAS di Regione Lombardia.

Com'è strutturato il Rapporto Ambientale del PGTU del Comune di Lissone?

Il Rapporto Ambientale relativo alla variante del PGTU del Comune di Lissone, così come richiesto dalla normativa, prevede i seguenti contenuti:

- l'approccio metodologico e la normativa di riferimento;
- il quadro conoscitivo ambientale, territoriale e socio-economico, con evidenziazione delle criticità e delle opportunità riferite a ogni componente ambientale (aria e fattori climatici, mobilità, acque superficiali, sotterranee e ciclo idrico integrato suolo e sottosuolo; biodiversità e aree protette; paesaggio e beni culturali; inquinamento acustico; inquinamento elettromagnetico; energia; rifiuti; salute e qualità della vita; rischio integrato);
- l'analisi di coerenza esterna e interna, ossia la verifica se il sistema di obiettivi che si è posto il PGTU sono coerenti, o meno, con gli obiettivi di sostenibilità ambientale riconosciuti a livello europeo, e i contenuti dei piani sovraordinati e di settore (quali per esempio il Piano territoriale regionale, il PTCP, ecc.) e con le azioni progettuali previste;
- la valutazione delle azioni previste dal PGTU;
- il sistema di monitoraggio attraverso cui gli uffici dovranno verificare con cadenza preferibilmente triennale sia lo stato delle componenti ambientali, sia il grado di raggiungimento degli obiettivi e dell'attuazione del PGTU.

Quali sono gli obiettivi della Variante del PGTU del Comune di Lissone?

In sintesi, gli obiettivi della proposta di PGTU sono:

- riorganizzare e razionalizzare l'offerta di trasporto e, conseguentemente, orientare la domanda di mobilità;
- ottimizzare l'esistente tenendo conto anche degli interventi di medio e lungo periodo previsti sul territorio comunale.

Il Quadro Progettuale avanza una serie di proposte di intervento relativamente ai seguenti temi:

- schema di circolazione: sensi di marcia, regolamentazione delle intersezioni, divieti di transito per specifiche categorie veicolari;
- moderazione del traffico: Zone 30 e dispositivi fisici di "traffic calming" (ad esempio, intersezioni rialzate e restringimenti della carreggiata)
- rete del trasporto pubblico: linee del trasporto pubblico su gomma e su ferro, frequenze e orari di servizio;
- rete ciclopedonale: percorsi pedonali, piste ciclabili e relativi attraversamenti;
- sistema della sosta: offerta e regolamentazione delle aree di sosta, spazi di sosta riservati

Nello specifico, il PGTU del comune di Lissone individua e configura gli interventi relativi ai seguenti aspetti:

- struttura complessiva del sistema di mobilità:
 - minimizzazione dei traffici non pertinenti lungo i percorsi interni alla maglia viaria principale;
 - distribuzione dei flussi di traffico secondo un'adeguata gerarchia stradale (classificazione funzionale delle strade);
 - razionalizzazione e ottimizzazione del rapporto tra il sistema esterno e la distribuzione primaria urbana, mediante la definizione dello schema di circolazione complessivo e dei relativi provvedimenti normativi necessari;
- aree di sosta degli autoveicoli:
 - definizione delle strade e delle aree da destinare a parcheggio;
 - individuazione di eventuali strutture e spazi di sosta alternativi o complementari a quelli esistenti;
 - modifica della regolamentazione di aree di sosta esistenti;
- mobilità pedonale e utenze deboli:
 - individuazione delle zone di protezione della mobilità pedonale, in particolare nei confronti dei traffici non direttamente pertinenti, con l'eventuale definizione di Aree Pedonali, Zone 30 e Zone a Traffico Limitato (ZTL);
 - individuazione degli interventi per agevolare e proteggere la mobilità pedonale e ciclistica.

Il quadro ambientale e socio-economico

La trattazione completa del quadro ambientale e socio-economico è riportata nel Rapporto ambientale "Quadro ambientale e socio-economico" (cap.9).

Nella trattazione sono state prese in considerazione le seguenti componenti ambientali, quali fattori previsti dalla normativa:

- aria e fattori climatici, mobilità e trasporti
- acque superficiali, sotterranee
- suolo e sottosuolo
- biodiversità
- paesaggio e beni culturali
- inquinamento acustico
- inquinamento elettromagnetico
- energia
- rifiuti
- salute e qualità della vita

Ognuno dei temi individuati è stato approfondito con riferimento all'orizzonte spaziale considerato più opportuno e/o per il quale si sono reperiti dati e informazioni, principalmente per la dimensione spaziale comunale.

L'analisi, infatti, sottende dimensioni spaziali differenti a seconda della tematica considerata, in rispondenza alla logica della "geometria variabile"; ciascun tema viene, cioè analizzato in relazione all'estensione territoriale maggiormente idonea per illustrare i fenomeni in esame, ma anche in riferimento alla disponibilità dei dati.

Rispetto a quanto riferibile al PGTU, sono emerse in sintesi le seguenti criticità.

Il sistema delle criticità

Dalle analisi condotte sul quadro conoscitivo specifico del traffico urbano del comune di Lissone, sono emerse alcune criticità, di seguito riassunte per tematica di interesse insieme ad alcuni spunti sulla base dei quali è stata orientata la progettazione.

Assetto infrastrutturale e schema di circolazione

- la circolazione stradale è fortemente influenzata dalla **linea ferroviaria** che taglia il territorio comunale di Lissone nella porzione sud-ovest, costituendo di fatto una **linea di discontinuità che viene arginata dalla presenza di tre sottopassi stradali** (Via Verdi, Via Carducci e Via Bramante da Urbino / Via Fratelli Bandiera) che garantiscono la connessione tra le due porzioni di territorio;
- i principali assi viari e diverse intersezioni sono caratterizzate da un **elevato livello di incidentalità**, sebbene nel triennio 2021-2023 si sia registrato un solo decesso;
- l'analisi della distribuzione dei carichi veicolari sia attraverso l'ausilio di un modello di simulazione macroscopico comprendente l'intero territorio comunale che attraverso la verifica dei tempi di percorrenza tramite banca dati TomTom ha individuato che all'interno dell'abitato urbano **i principali rallentamenti in entrambe le ore di punta** analizzate sono localizzati:

- lungo l'asta Via Tagliabue-Via San Giorgio, soprattutto in corrispondenza delle rotatorie con Via per Seregno e Via De Amicis;
- lungo Via Matteotti, in particolare in corrispondenza dell'intersezione con Via Voltorno;
- lungo gli itinerari Via Loreto-Via Assunta e Via Garibaldi-Via Besozzi, caratterizzati da un numero significativo di intersezioni
- nella maglia del centro cittadino;
- lungo Via Carducci, a causa del restringimento dovuto al sottopasso ferroviario;
- in corrispondenza di Via Martiri della Libertà, in entrambi

Nella fase progettuale, sono dunque stati individuati gli interventi per migliorare l'attuale schema di circolazione, con particolare attenzione ai tratti stradali e ai nodi in cui, anche attraverso l'analisi dei dati incidentali e l'implementazione del modello di simulazione macroscopica, si

rilevano le maggiori criticità. Le soluzioni progettuali riguardano l'istituzione o la modifica di sensi unici di marcia, l'inserimento di nuove rotatorie / modifica di intersezioni esistenti o, ancora, la previsione di nuove Zone 30.

Trasporto Pubblico

- la zona est del territorio comunale a prevalenza residenziale e industriale, a differenza delle restanti zone del comune, risulta scarsamente servita dalle linee del Trasporto Pubblico;
- il collegamento tra la frazione di Santa Margherita a nord e l'area centrale del territorio comunale, è garantito dalla sola linea z228;
- si rileva una mancanza di collegamento diretto tra la stazione ferroviaria e la frazione nord di Santa Margherita;
- in alcuni casi, la segnaletica sia verticale che orizzontale in corrispondenza delle fermate dell'autobus presenta ampi margini di miglioramento.

Nella fase progettuale, sono suggerite variazioni in merito ad orari e percorsi delle linee che interessano il territorio comunale di Lissone: tali soluzioni, dovranno poi essere condivise con l'Agenzia di Bacino del Trasporto Pubblico Locale e con le singole società che gestiscono i servizi di trasporto pubblico. Potranno, altresì, essere valutate soluzioni innovative, tra cui si citano, a titolo di esempio, servizi "free floating" per il noleggio di biciclette e monopattini elettrici oppure servizi di trasporto pubblico a chiamata gestiti a livello comunale o con i comuni limitrofi.

Ciclabilità

- il territorio comunale presenta una forte discontinuità di piste ciclabili e ciclopedonali, le quali risultano per la maggior parte assenti;
- le principali funzioni pubbliche/poli attrattori sono scarsamente connesse tramite itinerari ciclabili;
- in alcuni casi, le piste ciclabili, pur esistendo, hanno segnaletica sia verticale che orizzontale che presenta ampi margini di miglioramento

Nella fase progettuale, in sinergia con quanto previsto dagli strumenti vigenti, vengono individuati gli interventi volti a ricucire la maglia ciclabile esistente e a garantire il completamento della connessione fra le principali funzioni, le residenze e i poli attrattori comunali ed extra comunali, in modo da garantire un sistema di interconnessione tra i nuclei residenziali e favorire così l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti verso i principali poli attrattori.

Sosta

- nell'intorno della stazione ferroviaria, durante le ore centrali della giornata, i parcheggi limitrofi alla stazione vanno in saturazione e talora si manifestano fenomeni di sosta irregolare;
- su alcune vie, per lo più di carattere residenziale, la sosta non è regolamentata e talvolta i veicoli sostano irregolarmente recando disturbo alla circolazione e causando problemi di sicurezza anche per i pedoni.

Nella fase progettuale sono prese in considerazione soluzioni mirate all'eliminazione della sosta irregolare, regolamentando, qualora possibile, l'utilizzo del margine stradale per lo stationamento dei veicoli.

Anche variazioni della regolamentazione in zone o parcheggi specifici possono essere misure di intervento utili al miglioramento del sistema della sosta sul territorio comunale.

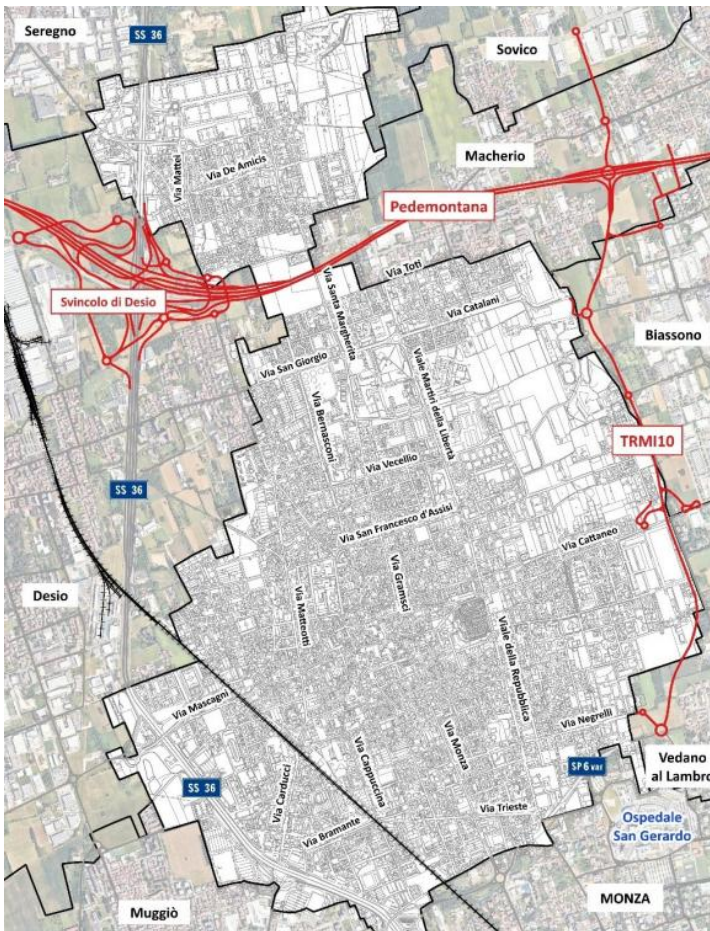
Quali sono le linee di azione del PGTU del Comune di Lissone?

Azioni di livello sovralocale

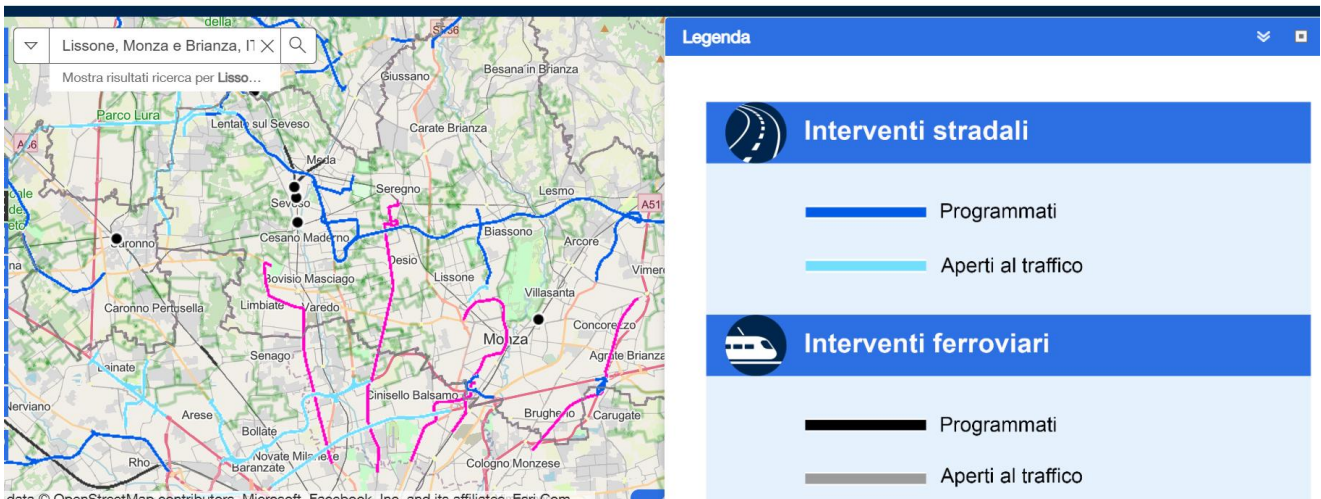
Il PGTU assume le scelte infrastrutturali di livello sovralocale, nello specifico:

- la realizzazione della Tratta C dell'Autostrada Pedemontana Lombarda che si svilupperà dalla Milano-Meda alla Tangenziale Est. In particolare, il tracciato di natura autostradale della Pedemontana interessa la città di Lissone poco a sud della frazione Santa Margherita, con uno sviluppo est-ovest da Desio verso Macherio. Contestualmente al nuovo tracciato stradale, è prevista una profonda riorganizzazione dello svincolo di Desio (che collega l'Autostrada con la SS36 e la viabilità locale);
- la realizzazione dell'opera (oltre al tracciato pedemontano principale, sul confine est di Lissone, su un orizzonte temporale più lungo) connessa TRMI 10 che collegherà la Pedemontana con la SP6 var: tale opera infrastrutturale passerà a est correndo lungo il confine tra Lissone, Biassono e Veduggio al Lambro fino all'altezza dell'ospedale San Gerardo, svolgendo in pratica il ruolo di tangenzialina est. La sua parte finale presenterà diverse diramazioni, che hanno l'obiettivo di raccogliere e distribuire il traffico locale per convogliarlo verso la futura autostrada.

Essendo infrastrutture di livello sovralocale previste dal Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, il PGTU non può far altro che assumerle, **rimandando al redigendo PGT il controllo delle eventuali spinte insediative** che solitamente caratterizzano i territori contermini agli svincoli e alle infrastrutture di viabilità sovralocale.



INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PROGRAMMATI IN LOMBARIA



Azioni di livello locale

Per quanto riguarda le azioni di livello locale specificatamente definite dal PGTU, di seguito se ne riporta l'elenco, facendo presente che **il piano non prevede nessun nuovo tracciato stradale**, così come **nessun nuovo parcheggio realizzato su suolo libero**. Il PGTU non prevede quindi un aumento del consumo di suolo.

Un tema su cui si concentrano le azioni del PGTU è quello della **mobilità ciclabile**. Di seguito si riassumono le principali previsioni:

- itinerario ciclabile tra via Carducci e via Copernico: si sviluppa nella porzione sud dell'abitato dalla pista ciclabile esistente su via Copernico fino a via Carducci, prevede alternanza di tratti di ciclabile e ciclopedonale con contestuali variazioni allo schema di circolazione delle vie interessate dal progetto (nuovi sensi unici);
- itinerario ciclopedonale su via Zanella, proseguendo verso sud in direzione Monza;
- itinerario ciclabile tra le stazioni di Monza e Lissone, mediante realizzazione di un percorso condiviso con i pedoni tra le due stazioni, con contestuale revisione dello schema di circolazione e messa in sicurezza della viabilità interessata dal progetto;
- itinerario ciclabile tra Desio e Lissone lungo via San Giorgio, con l'impegno espresso da entrambe le amministrazioni di realizzare i tratti di propria competenza al fine di collegare i due centri abitati e in particolare la stazione di Desio;
- multimodale urbano: questo progetto include interventi su diverse componenti della mobilità urbana, tra cui il potenziamento della rete ciclopedonale verso la stazione con alternanza di tratti di ciclabile e ciclopedonale lungo via Carducci. Più nello specifico, il progetto del multimodale urbano ("Lissone Multimodale: la Stazione al centro") non include solo la previsione di nuovi itinerari ciclabili in prossimità della stazione, ma considera l'ambito della stazione ferroviaria e la sua area limitrofa per costruire una proposta di azioni sostenibili per favorire la mobilità urbana e l'interscambio tra mezzi di trasporto. Il progetto ha diversi obiettivi ambiziosi, tra cui la disincentivazione dell'uso del mezzo privato (ampliando l'offerta di piste ciclabili, garantendo una buona copertura dei mezzi pubblici e soprattutto valorizzando l'interscambio treno-autobus), il miglioramento del microclima acustico e ambientale della città e la riduzione dell'effetto "isola di calore" urbana legato ai parcheggi pubblici a raso direttamente esposti alla radiazione solare.

Un'altra **trasformazione urbanistica** di notevole rilevanza per il territorio comunale di Lissone riguarda il **Piazzale Umiliati**, in corrispondenza dell'area dove si svolge il mercato cittadino. Quest'area allo stato attuale è una vasta distesa di asfalto sottoutilizzata per la maggior parte dei giorni dell'anno. Il progetto di riqualificazione di tale area (previsto anche dal PGT in redazione) prevede i seguenti interventi:

- completa riqualificazione dell'area con realizzazione di una piazza pedonale e di ampie zone a verde, garantendo una circolazione ciclopedonale permeabile tra la piazza e l'esterno;
- riorganizzazione della sosta sulla viabilità al contorno alla piazza, con oltre 150 stalli di parcheggio, di cui circa 50 riservati ai disabili, motocicli e biciclette;
- riorganizzazione dello schema di circolazione nell'area circostante alla piazza, in particolare con la chiusura di via Chiesa e via Volturmo nel tratto compreso tra via Caprera e via dei Mille (garantendo un flusso ordinato per il transito dei veicoli locali e dei mezzi di servizio o emergenza, con raggi di curvatura adeguati anche al transito dei mezzi pesanti).

Il PGTU prevede inoltre:

- A. la **revisione dello schema della circolazione** finalizzato alla riorganizzazione complessiva della rete stradale urbana. L'elaborazione del nuovo schema di circolazione si basa su un'analisi integrata degli attuali flussi veicolari e delle criticità riscontrate nel sistema di circolazione esistente, ma tiene anche conto di altre esigenze quali la necessità di ridefinire gli spazi per la sosta lungo strada o la volontà di inserire nuovi percorsi pedonali/ciclabili.

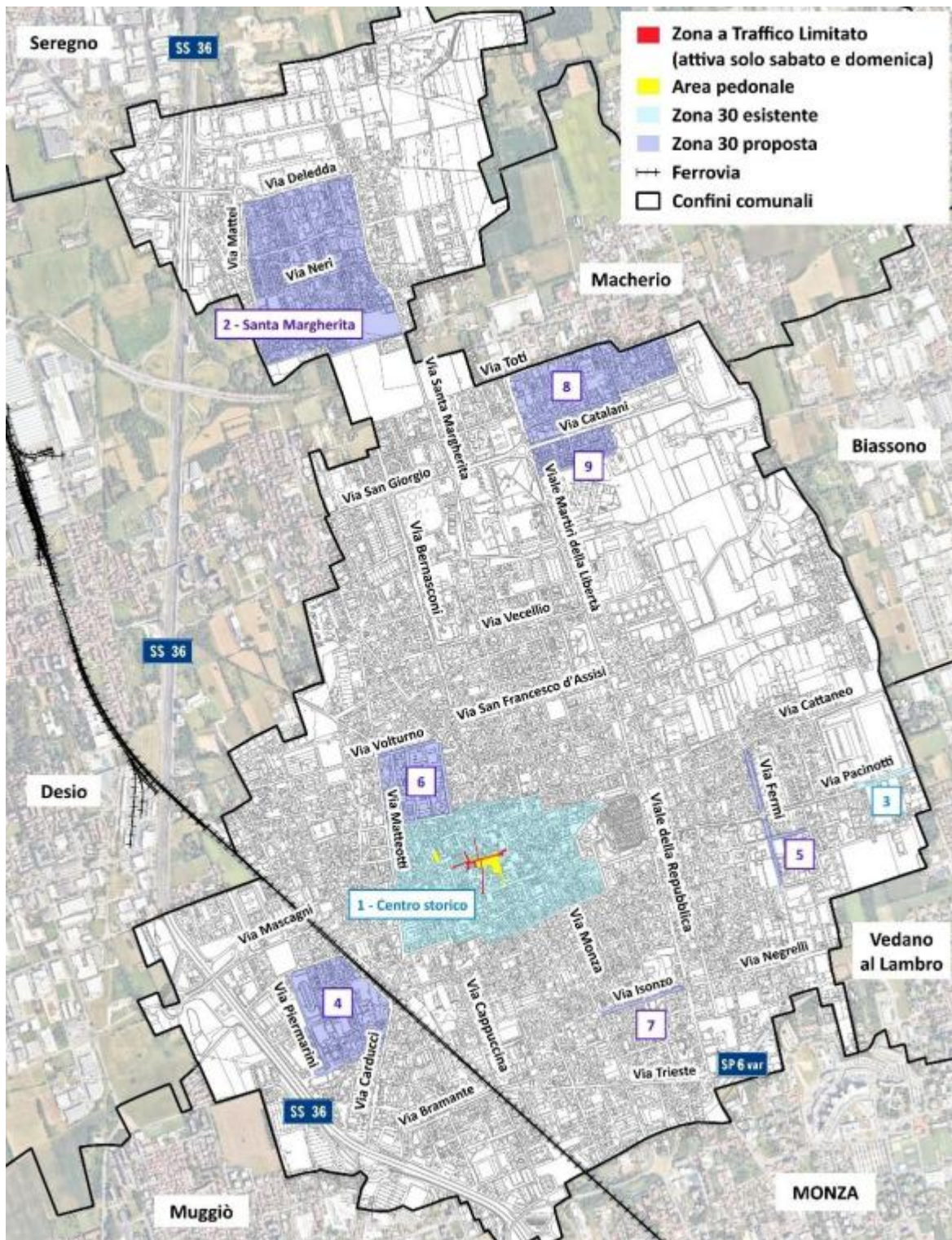
Gli obiettivi principali che si intendono raggiungere attraverso la modifica dello schema di circolazione sono i seguenti:

- riduzione del traffico di attraversamento sulle strade locali, attraverso la riorganizzazione dei percorsi e l'introduzione di sensi unici;
- miglioramento delle condizioni di deflusso veicolare e della fluidità della circolazione, in particolare nei nodi critici e lungo gli assi principali;
- incremento della sicurezza stradale, con particolare attenzione alla protezione degli utenti vulnerabili (pedoni e ciclisti);
- moderazione della velocità nei quartieri residenziali e nelle aree sensibili (ad esempio in prossimità di scuole e parchi pubblici), mediante l'istituzione di Zone 30 e interventi di "traffic calming";
- riconfigurazione dello spazio stradale per garantire, caso per caso, la sosta regolare e/o la realizzazione di piste ciclabili, promuovendo così una mobilità più sicura e sostenibile;
- rafforzamento della coerenza e della leggibilità della rete viaria, per agevolare l'orientamento degli utenti e ridurre i comportamenti di guida errati.

Le proposte relative alla modifica dello schema di circolazione includono, ad esempio, i seguenti interventi:

- introduzione di nuovi sensi unici e modifica dei sensi unici esistenti;
- realizzazione di nuove Zone 30 e ampliamento delle Zone 30 esistenti;
- modifica geometrica e funzionale di alcune intersezioni;
- istituzione di specifici divieti alla circolazione in determinate fasce orarie o per talune categorie veicolari (ad esempio: divieti di transito per veicoli pesanti e zone a traffico limitato)
- redistribuzione dello spazio stradale a favore di modalità di trasporto alternative;

- B. la **riqualificazione dello spazio pubblico, attraverso la regolamentazione della sosta** lungo strada e **l'inserimento di infrastrutture ciclabili**, in un'ottica di riequilibrio modale e promozione della mobilità attiva;
- C. **l'adeguamento del perimetro del centro urbano** e classificazione funzionale della rete stradale,
- D. La **moderazione del traffico anche per incrementare la sicurezza di pedoni e ciclisti** attraverso istituzione di nuove Zone 30, attraverso l'installazione dei "limitatori di velocità", ovvero di dispositivi che agiscono fisicamente sulle velocità attuate dagli automobilisti, garantendo al tempo stesso ampie distanze per la percezione e reazione tramite aree stradali rialzate o attraversamenti pedonali rialzati; dossi; cuscini berlinesi; restringimenti della carreggiata con isola centrale o salvagenti pedonali; restringimenti laterali della carreggiata, strozzature, prolungamenti dei marciapiedi; rotatorie e mini-rotatorie; adeguamento della segnaletica e dell'ambiente stradale attraverso l'utilizzo di dispositivi che agiscano a livello percettivo sul comportamento del conducente in relazione alla velocità adottata (segnali di preavviso, bande sonore e trattamenti superficiali; porte di accesso; deviazioni trasversali dell'asse stradale). Le Zone 30 sono state individuate in corrispondenza delle aree urbane dove è maggiore la concentrazione di poli sensibili (scuole, centri sportivi e parchi pubblici) oppure in zone a carattere esclusivamente residenziale dove si intende preservare la qualità di vita dei residenti disincentivando in maniera netta il traffico di attraversamento parassita;



E. **proposte per il miglioramento del trasporto pubblico**, sebbene il PGU non abbia competenze dirette nella programmazione dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL), che è invece affidata all'Autorità di Bacino. Le indicazioni fornite dal PGU sebbene non vincolanti, rappresentano un contributo tecnico da discutere nelle sedi competenti, favorendo il coordinamento tra pianificazione urbana e programmazione sovracomunale. Per sua natura, il Trasporto Pubblico Locale si sviluppa lungo la maglia principale della rete stradale, servendo i principali poli attrattori (centri storici, scuole, ospedali, impianti sportivi, aree commerciali) e collegando le diverse zone del comune con i centri urbani limitrofi. Per migliorarne l'efficacia, è fondamentale promuovere

l'integrazione tra TPL su gomma, mobilità dolce e trasporto ferroviario (laddove presente), attraverso percorsi pedonali sicuri, nodi di interscambio e valorizzazione delle fermate. Tra le principali proposte suggerite relativamente al tema del Trasporto Pubblico Locale (TPL) si segnalano:

Una componente del trasporto pubblico, più "controllabile" dal PGTU è rappresentata dalle forme di servizi sharing che sempre più si stanno diffondendo sul territorio. In particolare, si citano i seguenti che hanno anche una forte implicazione nella promozione della mobilità sostenibile:

- bike sharing: servizio pubblico (eventualmente gestito da operatori privati) che consente il noleggio di biciclette tradizionali o a pedalata assistita per brevi periodi, attraverso una rete di stazioni fisse o in modalità free-floating. Il bike sharing si integra efficacemente con il trasporto pubblico locale, offrendo una valida opzione per il primo e ultimo miglio, e contribuendo a migliorare l'accessibilità alle fermate e alle stazioni. Per massimizzarne l'efficacia, è fondamentale localizzare le postazioni in punti strategici del territorio, come poli attrattori, nodi di interscambio e aree ad alta densità abitativa o commerciale;
- noleggio di monopattini elettrici: servizio che consente una micromobilità urbana agile, flessibile e a basso impatto ambientale, particolarmente adatta agli spostamenti brevi e all'interno di contesti urbani densi. Grazie alla possibilità di utilizzo in modalità free-floating, i monopattini consentono agli utenti di effettuare tragitti porta a porta, integrandosi efficacemente con il Trasporto Pubblico Locale e contribuendo a ridurre l'uso dell'auto privata;

F. proposte per il miglioramento sul sistema della sosta. La sosta costituisce un elemento imprescindibile del sistema della mobilità, in particolare per quanto riguarda il traffico veicolare privato. Ogni spostamento, infatti, ha inizio e termine con una fase di sosta: risulta quindi illusorio pianificare interventi efficaci sulla circolazione senza considerare contestualmente anche la gestione degli spazi destinati alla sosta veicolare. L'organizzazione della sosta si configura come uno strumento di regolazione della mobilità privata, sia sotto il profilo quantitativo (numero di stalli disponibili per le diverse categorie di utenti), sia sotto quello qualitativo (tipologia di sosta: libera, a tempo, a pagamento). In quest'ottica, una corretta politica della sosta deve agire su due leve principali:

- la quantità di stalli destinati a residenti, lavoratori e visitatori nelle diverse zone della città;
- la regolazione differenziata della sosta, per zona e per categoria di utenza.

In particolare, sulla viabilità principale la sosta dovrebbe essere quanto più possibile eliminata o ridotta, soprattutto nei tratti caratterizzati da sezioni stradali ridotte. Laddove le sezioni trasversali lo consentano, è possibile prevedere spazi per la sosta, purché opportunamente separati dai flussi veicolari in transito, in modo da migliorare la sicurezza e la fluidità del traffico lungo la strada.

Come si evince dalle azioni/proposte sopraelencate, si può desumere che **il PGTU non provoca impatti ambientali negativi** non prevedendo ulteriori infrastrutture viarie, né nuovi parcheggi. Il PGTU è mirato sostanzialmente all'efficientamento del sistema viario e del sistema della sosta (utilizzando le sedi stradali esistenti così come le aree a parcheggio, su cui è prevista una riqualificazione attraverso la riorganizzazione e l'impianto di individui arborei), all'ampliamento del sistema ciclopedonale e al miglioramento della sicurezza di ciclisti e pedoni.

Quale è il ruolo del sistema di monitoraggio del PGTU del Comune di Lissone?

Il presente Rapporto ambientale propone un set di indicatori abbastanza sintetico (che dovrà poi essere sinergico con il sistema di indicatori che verranno definiti per la variante di PGT attualmente in fase di redazione), che monitorano l'efficacia del PGTU in termini di raggiungimento degli obiettivi, attuazione delle azioni in esso previste, effetti sulle componenti ambientali maggiormente interessate.

In base, dunque agli obiettivi e alle azioni proposte dal PGTU, si propongono i seguenti indicatori

Aria	Emissioni di sostanze inquinanti (PM10, PM2,5, Nox, CO, C	t/anno	INEMAR
	Emissioni gas serra	Kt/anno	INEMAR
	Incidenza delle emissioni da traffico su totale delle emissioni di sostanze inquinanti per l'atmosfera alla scala comunale	%	INEMAR
Rumore	Popolazione esposta al rumore: rapporto % tra abitanti in aree di classe IV, V e VI e popolazione residente totale	%	Comune
	Rilievo dei livelli fonometrici presso ricettori sensibili	db	Comune
Mobilità e trasporti	Tasso di motorizzazione	N° autovetture/ab	Comune
	Estensione rete stradale	Km	Comune
	Quota modale di trasporto pubblico	%	Comune
	Offerta di sosta libera e regolamentata	N° stalli	Comune
	Numero di incidenti stradali	N°	Comune
	Numero di incidenti stradali che coinvolgono utenze deboli della strada (biciclette e pedoni)	N°	Comune
	Grado di occupazione dei parcheggi attorno alla stazione e numero di stalli	N°	Comune
	Durata media della sosta	Minuti	Comune
Zone 30	Estensione Zone 30	mq	Comune
	Popolazione residente in Zone 30	N°	Comune
RER	Interferenze di tracciati stradali con la RER	N°	Comune

Programma di monitoraggio: struttura e tempi

Al fine di poter monitorare il raggiungimento degli obiettivi del piano e gli effetti delle scelte dello stesso, si propone che con cadenza triennale (possibilmente in coordinamento con il monitoraggio del PGT), l'Amministrazione Comunale disponga un rapporto di monitoraggio.

I referenti di tale rapporto potrebbero essere l'area tecnica supportata dalla Polizia Locale.

È auspicabile che nella fase di monitoraggio vengano coinvolti anche Enti e organizzazioni (tra i quali Provincia di Monza e Brianza, ARPA, ATS, Camera di Commercio, società di servizi, organizzazioni ambientaliste, ecc.) in un tavolo interistituzionale, finalizzato a presentare e

discutere i risultati del rapporto di monitoraggio e a trovare soluzioni condivise alle criticità eventualmente emerse.

Le eventuali misure correttive individuate sulla base del rapporto di monitoraggio e condivise nel tavolo interistituzionale, dovrebbero supportare la giunta comunale a verificare lo stato di attuazione delle scelte sulla base delle quali modificare o riorientare il PGTU e a valutare la necessità o meno di procedere con delle varianti al piano stesso.

Il rapporto di monitoraggio deve infine essere reso pubblico, attraverso la pubblicazione sul sito del Comune, la discussione, il confronto (eventualmente tramite incontri specifici rivolti ad un pubblico non tecnico) e la divulgazione a mezzo stampa.

Nel rapporto di monitoraggio devono essere evidenziati i seguenti contenuti:

- **Indicatori del PGTU:** commento sulle variazioni rispetto allo stato iniziale, eventuali note, fonti, unità di misura, metodo di calcolo;
- **Eventuale rilievo fotografico** del territorio oggetto degli interventi previsti dal PGTU e delle trasformazioni avvenute;
- **Sintesi dei progetti e degli interventi** realizzati o in fase di realizzazione;
- **Eventuali misure correttive** sia in termini di indicatori che di obiettivi e strategie/politiche
- Eventuale proposta di variante al PGTU.