



COMUNE DI SARONNO

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA



DOCUMENTO DI SCOPING

Relazione tecnica

17 Marzo 2023

SOMMARIO

1	INTRODUZIONE	4
2	QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO	5
2.1	Aspetti normativi generali	5
2.2	Normativa Ambientale	6
2.3	Pianificazione e Programmazione	10
3	IL SIGNIFICATO DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)	11
3.1	Le finalità del documento di scoping	11
3.2	I soggetti interessati	11
3.3	Articolazione del processo di VAS.....	14
4	IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO	18
4.1	Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT).....	18
4.2	Piano di Governo del Territorio (PGT).....	21
4.3	Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell’Aria (PRIA)	21
4.4	Programma Energetico Ambientale Regionale (PEAR)	23
4.5	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della provincia di Varese.....	24
5	ANALISI PRELIMINARE DELLO STATO DI FATTO	25
5.1	Contesto territoriale	25
5.2	Il sistema antropico.....	27
5.3	Il sistema ambientale	30
5.4	Aria.....	32
5.5	Acqua.....	39
5.6	Natura e biodiversità.....	39
5.7	Rumore	39
5.8	Considerazioni sintetiche.....	41
6	OBIETTIVI E CONTENUTI GENERALI DEL PGTU.....	42
6.1	Indicatori preliminari di riferimento.....	45

1 INTRODUZIONE

Facendo seguito alla Determina RG n. 234 del 14/03/2023 avente come oggetto la *“Redazione del Piano Generale del Traffico Urbano. Avvio del procedimento di VAS ed individuazione di autorità procedente, autorità competente e soggetti interessati*, il presente documento definisce il quadro di riferimento per la VAS.

La Valutazione Ambientale Strategica, definita dalla Direttiva 42/2001/CE e dal D. Lgs. 152/06, consiste in un articolato processo, che integra l'attività di studio e quella di approvazione dei piani che fanno parte della pianificazione urbanistica e dei trasporti, come il Piano Generale del Traffico Urbano.

Attraverso la collaborazione con l'autorità preposta alla valutazione ambientale strategica e con gli altri soggetti che svolgono specifiche competenze in campo ambientale, si opera nella direzione di elevare la qualità ambientale del piano.

Per questo, contestualmente allo stesura del Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) del Comune di Saronno, è stata avviata la procedura di valutazione degli effetti degli interventi sulle componenti ambientali coinvolte. Nel processo metodologico della VAS, la fase di Scoping si attiva subito dopo la fase di analisi del contesto attuale (Fase1) e parallelamente alla definizione degli obiettivi e delle possibili strategie (Fase 2), per definire la metodologia procedurale nonché acquisire elementi utili per una corretta valutazione degli effetti sull'ambiente di ogni singola azione.

Il Documento di Scoping è rivolto, in prima istanza, alle Autorità Competenti in materia ambientale, che vengono consultate per contribuire a definire i contenuti del documento programmatico in esame e la portata delle informazioni da includere nel successivo Rapporto Ambientale (RA).

Il contributo atteso è rappresentato dalle eventuali osservazioni e dalle proposte di integrazioni al PGTU, attraverso l'elaborazione dei dati e la declinazione degli indicatori che verranno utilizzati per descrivere lo stato del sistema ambientale, gli orientamenti e gli obiettivi generali indicati dal Piano.

2 QUADRO DI RIFERIMENTO NORMATIVO

2.1 ASPETTI NORMATIVI GENERALI

La **Direttiva Europea**, all'art. 1, indica gli obiettivi per *“garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto della elaborazione e dell'adozione di piani e programmi”*, ed in particolare per il settore dei trasporti, si rimanda all'art. 3 comma 1 lettera a).

La Direttiva stabilisce che la VAS deve essere effettuata durante la fase preparatoria del Piano o del Programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa.

La **Normativa Nazionale** indica la documentazione attraverso cui si sviluppa la procedura di VAS. Si tratta di quattro documenti:

- **Verifica di assoggettabilità – fase di screening;**
- **Documento di Scoping;**
- **Rapporto Ambientale;**
- **Documento di Sintesi non Tecnica.**

Infine la **Regione Lombardia** inserisce il Piano Generale del Traffico Urbano nell'insieme di Piani e Programmi che obbligatoriamente la Regione sottopone a VAS (L.R. 12 dell'11 marzo 2005 “Legge per il governo del territorio”) e ne indica la procedura per il suo svolgimento; in particolare l'Articolo 4 – **Valutazione ambientale dei piani**, che recita così:

“Al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile ed assicurare un elevato livello di protezione dell'ambiente, la Regione e gli enti locali, nell'ambito dei procedimenti di elaborazione ed approvazione dei piani e programmi di cui alla direttiva 2001/42/CEE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente e successivi atti attuativi, provvedono alla valutazione ambientale degli effetti derivanti dall'attuazione dei predetti piani e programmi. [...]”

In attuazione alla direttiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo sono stati recepiti dalle seguenti delibere:

- Deliberazione della Regione Lombardia, il 13 Marzo 2007 con atto n. VIII/351. “Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi (art. 4, comma1, L.R. 11 marzo 2005, n.12) – pubblicazione sul BURL n. 14 del 02/04/2007
- Deliberazione della Giunta Regionale, 27 dicembre 2007, n. 6420 “Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi” - Pubblicazione sul BURL n. 4 del 24/01/2008
- Deliberazione della Giunta Regionale 18 aprile 2008, n. 7110 “Valutazione ambientale di piani e programmi - VAS. Ulteriori adempimenti di disciplina in attuazione dell'art. 4 della legge regionale 11 Marzo n. 12, 'Legge per il governo del territorio' e degli 'Indirizzi generali per la valutazione ambientale dei piani e programmi' approvati con deliberazione del Consiglio Regionale 13 Marzo 2007, (Provvedimento n. 2).
- Deliberazione della Giunta Regionale 30 dicembre 2009, n. 8/10971 “Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4 L.R. n. 12/2005; D.C.R. n. 351/2007)

Recepimento delle disposizioni di cui al D.Lgs. 16 gennaio 2008, n. 4 modifica, integrazione e inclusione di nuovi modelli.

- Deliberazione della Giunta Regionale 10 novembre 2010, n. 9/761 “Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art. 4 L.R. n. 12/2005; D.C.R. n. 351/2007) - Recepimento delle disposizioni di cui al D.Lgs. 29 giugno 2010, n. 128 con modifica ed integrazione delle DD.GG.RR. 27 dicembre 2007 n. 8/6420 e 30 dicembre 2009, n. 8/10971”.

2.2 NORMATIVA AMBIENTALE

Le normative internazionali, nazionali e regionali definiscono il quadro di riferimento adottato per lo sviluppo della VAS, che hanno come obiettivo la sostenibilità ambientale. Pertanto, si riportano in sintesi tali riferimenti normativi relativamente alle principali componenti ambientali (Traffico e Mobilità, Aria e fattori climatici, Popolazione, Salute Umana, Qualità urbana, Rumore ed Energia) interessate dagli eventuali effetti ambientali di un PGTU.

Componente/Settore	Livello	Riferimento
Traffico e mobilità	Nazionale	D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285: Nuovo Codice della Strada (CdS) e successive modifiche e integrazioni
		D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495: Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo CdS
		Circolare P.C.M. 31 marzo 1993, n. 432: Itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane
		Circolare del Min. Aree Urbane 28 maggio 1991, n.1196: Indirizzi per la fluidificazione del Traffico Urbano
		Legge 24 maggio 1989, n. 122 (e succ. integrazioni): Disposizioni in materia di parcheggi
		Decreto Ministeriale LL.PP. del 12 aprile 1995 - “Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico” pubblicato sul supplemento ordinario n.77 alla “Gazzetta Ufficiale “n. 146 del 24 giugno 1995
		Circolare Ministero LL.PP. n. 6372/97 del 2 dicembre 1997 (G.U. n.38 del 16 febbraio 1998) - Precisazioni sugli aspetti procedurali relativi alla redazione e all'adozione del Piano Generale del Traffico Urbano delle aree metropolitane e delle conurbazioni
		Principali criteri e standard progettuali delle piste ciclabili (Parte II - Circ. Min. Aree Urbane n. 432/1993)
		Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili - Ministero dei LL.PP. Decreto 30 novembre 1999, n. 557
		Le indicazioni del PNSS Piano Nazionale di Sicurezza Stradale
D.M. 5 novembre 2001: Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade		

Componente/Settore	Livello	Riferimento
		D.M. 19 aprile 2006: Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali
		Legge 366/1998 Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica e suo regolamento D.M. 557/1999 Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili
	Regionale	Regolamento regionale 24 aprile 2006 n. 7 - Norme tecniche per la costruzione delle strade (Allegato 1 - Progettazione degli assi stradali, Allegato 2 - Progettazione delle zone di intersezione)
		DGR VI/47207 del 22/12/1999, "Manuale per la realizzazione della rete ciclabile regionale"; il manuale si configura quale strumento di divulgazione delle fonti normative, come di indicazioni ed indirizzi tecnici per la realizzazione di itinerari cicloturistici sul territorio della Regione Lombardia
		L.R. n. 24 del 11/12/2006, "Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente" che all'art. 16 riporta le "Misure per lo sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale"
		L.R. n. 7 del 30/04/2009, "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica"
Aria e fattori climatici	Internazionale	Protocollo di Kyoto (1997)
	Europeo	Direttiva 1996/62/CE – direttiva quadro sulla qualità dell'aria ambiente
		Direttiva 1999/30/CE sui limiti di qualità dell'aria ambiente
		Direttiva 2002/3/CE, relativa all'ozono nell'aria (definisce il parametro AOT40)
		Direttiva Parlamento europeo e Consiglio Ue 2008/50/Ce Qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa
		Direttiva Commissione UE 2010/26/UE Emissione di inquinanti gassosi e particolato inquinante
	Nazionale	L. 1 giugno 2002, n. 120 – ratifica del Protocollo di Kyoto (ultimo aggiornamento 2020)
		Delibera CIPE 123/2002 - Piano nazionale per la riduzione dei gas serra
		D.Lgs. 21 maggio 2004, n. 183 - Attuazione della direttiva 2002/3/CE relativa all'ozono nell'aria (introduce il parametro AOT40)
		D.Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i. (Dlgs 29 giugno 2010, n. 128 Modifiche ed integrazioni al D.Lgs.3 aprile 2006, n. 152 - cd. "Correttivo Aria-Via-Ippc")
		Dm Ambiente 3 marzo 2009 Incentivi per l'installazione di dispositivi per l'abbattimento delle emissioni di particolato
		D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 Qualità dell'aria ambiente - Attuazione direttiva 2008/50/CE
	Popolazione, salute umana, qualità urbana, rumore	Regionale
D.g.r. n. VII/6501 del 19 ottobre 2001 "Nuova zonizzazione del territorio"		

Componente/Settore	Livello	Riferimento
		regionale per il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria ambiente, ottimizzazione e razionalizzazione della rete di monitoraggio, relativamente al controllo dell'inquinamento da PM10, fissazione dei limiti di emissione degli impianti di produzione di energia e piano d'azione per il contenimento e la prevenzione degli episodi acuti di inquinamento atmosferico" e s.m.i.
		D.g.r. n. VIII/580 del 4 agosto 2005 "Misure Strutturali per la Qualità dell'Aria 2005-2010"
		L.R. 11 dicembre 2006, n.24 "Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente"
		D.g.r. n.VII/5547 del 10 ottobre 2007 è stato approvato l'aggiornamento del P.R.Q.A
	Europeo	Direttiva 96/61/CEE del Consiglio del 24 settembre 1996, sulla prevenzione e la riduzione integrate dell'inquinamento (IPPC)
		Direttiva 2002/49/CE sull'inquinamento acustico
		Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo relativa ad una "Strategia tematica sull'ambiente urbano", COM/2005/0718
		Carta delle città europee per un modello urbano sostenibile ("Carta di Aalborg") Principi stabiliti dal Consiglio europeo degli urbanisti per la pianificazione della città (Nuova Carta di Atene), 1998
		Direttiva Parlamento europeo Consiglio Ue n. 2002/49/Ce Determinazione e gestione del rumore ambientale
	Nazionale	D.Lgs. 17 agosto 1999, n. 334 "Attuazione della direttiva 96/82/CE relativa al controllo dei pericoli di incidenti rilevanti connessi con determinate sostanze pericolose
		L. 26 ottobre 1995, n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico"
		D.P.R. 30 marzo 2004, n. 142 "Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare, a norma dell'articolo 11 della legge 26 ottobre 1995, n. 447"
		D.Lgs.15 luglio 2005, n. 194- recepimento della Direttiva 2002/49/CE
		Dpr 18 novembre 1998, n. 459 Inquinamento acustico derivante da traffico ferroviario
		Dpr 30 marzo 2004, n. 142 Disposizioni per il contenimento e la prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare Parole chiave: Rumore, Limiti / Soglie, Automobili / Veicoli, Mobilità / traffico, Autorizzazioni -2005
		D.Lgs 19 agosto 2005, n. 194 (versione coordinata con modifiche) Attuazione della direttiva 2002/49/Ce relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale
	Regionale	L.R. 29 settembre 2003, n. 17 "Norme per il risanamento dell'ambiente, bonifica e smaltimento dell'amianto"

Componente/Settore	Livello	Riferimento
		L.R. 10 agosto 2001, n. 13 "Norme in materia di inquinamento acustico" - Deliberazione Giunta Regione Lombardia 12 luglio 2002, n. VII/9776 Criteri tecnici di dettaglio per la redazione della classificazione acustica del territorio comunale
Energia	Europeo	Direttiva Parlamento europeo e Consiglio Ue 98/70/Ce (versione coordinata con modifiche) Qualità della benzina e del combustibile diesel
		Direttiva Parlamento europeo e Consiglio Ue 1999/94/Ce Informazioni su risparmio energetico ed emissioni inquinanti delle autovetture
		Direttiva Parlamento europeo e Consiglio Ue 2009/30/Ce Specifiche sui combustibili e riduzione emissioni gas serra - Modifica direttive 1998/70/Ce, 1999/32/Ce e 93/12/Ce
		Regolamento Parlamento europeo e Consiglio Ue 1222/2009/Ce Etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali
	Nazionale	Legge 9 gennaio 1991, n. 10 (versione coordinata con modifiche) Attuazione del Piano energetico nazionale
		Dpr 17 febbraio 2003, n. 84 (versione coordinata con modifiche) Informazioni su risparmio energetico ed emissioni inquinanti delle autovetture - Attuazione della direttiva 1999/94/Ce
		Dm Ambiente 3 febbraio 2005 Istituzione del sistema nazionale di monitoraggio della qualità dei combustibili per autotrazione
		D.Lgs. 30 maggio 2005, n. 128 Attuazione della direttiva 2003/30/Ce relativa alla promozione dell'uso dei biocarburanti o di altri carburanti rinnovabili nei trasporti -Decreto direttoriale Min. Sviluppo economico 31 luglio 2008 Guida al risparmio di carburante ed alle emissioni di Co2 delle autovetture
		Decreto direttoriale Min. Sviluppo economico 1° luglio 2009 Guida al risparmio di carburante ed alle emissioni di Co2 delle autovetture
	Regionale	Deliberazione VII/0674 del 23 dicembre 2002 Approvazione degli indirizzi per la politica energetica della Regione D.G.R. n. 12467. 21 marzo 2003 Programma Energetico Regionale
		L.R. n. 39 21 dicembre 2004 Norme per il risparmio energetico negli edifici e per la riduzione delle emissioni inquinanti e climalteranti.

Tabella 1. Individuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione a livello internazionale, europeo, nazionale e regionale

2.3 PIANIFICAZIONE E PROGRAMMAZIONE

A completamento dell'inquadramento normativo, si riportano i principali strumenti di pianificazione e programmazione di livello regionale, provinciale, sovra comunale e comunale il cui contenuto è fondamentale per indirizzare la VAS del PGTU della città di Saronno.

I piani verranno schematizzati nelle linee di indirizzo e nelle azioni che possono avere incidenza sul territorio comunale di Saronno e si verificherà, come detto, la coerenza tra gli obiettivi del PGTU e quelli ad essi relativi. Si propone un primo elenco di documenti, che sarà integrato in caso di eventuali indicazioni in sede di conferenza di valutazione:

Tipo	Livello	Denominazione
Pianificazione territoriale	Regionale	Piano Territoriale Regionale (PTR)
		Rete Ecologica Regionale (RER)
	Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Varese vigente
		PTCP delle Province confinanti (Como, Monza Brianza, Milano)
	Comunale	Piano Regolatore Generale vigente di Saronno
		Piani di settore di Saronno
		PGT adottati/approvati, o qualora mancanti PRG vigenti, dei Comuni confinanti (Rovello Porro, Ceriano Laghetto, Solaro, Cogliate, Gerenzano, Uboldo, Origgio, Caronno Pertusella).
		Piani di settore dei Comuni confinanti (Rovello Porro, Ceriano Laghetto, Solaro, Cogliate, Gerenzano, Uboldo, Origgio, Caronno Pertusella).
Pianificazione di settore		
Mobilità e traffico	Regionale	Piano Territoriale Regionale (PTR)
	Provinciale	Piano Territoriale di Coordinamento Provincia di Varese vigente
		PTCP delle Province confinanti (Como, Monza Brianza, Milano)
Comunale	PGT e PUT adottati/approvati, o qualora mancanti PRG vigenti, dei Comuni confinanti (Rovello Porro, Ceriano Laghetto, Solaro, Cogliate, Gerenzano, Uboldo, Origgio, Caronno Pertusella).	
Aree protette	Ente Parco	PLIS Parco del Lura
Ambiente	Provinciale	Rapporto sullo Stato dell'Ambiente della Provincia di Varese
Aria	Regionale	Misure strutturali per la qualità dell'aria
Energia	Regionale	Programma Energetico Regionale
Rumore	Comunale	Piano di azione per la riduzione del rumore ambientale dovuto alle strade comunali

Tabella 2. Individuazione degli strumenti di pianificazione e programmazione a livello regionale, provinciale e comunale

3 IL SIGNIFICATO DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS)

3.1 LE FINALITÀ DEL DOCUMENTO DI SCOPING

Il documento di scoping è un elaborato di orientamento nel quale si devono ritrovare i fondamenti sui quali verrà costruito il Rapporto Ambientale (RA). Il documento deve contenere la ricognizione dei primi dati ambientali, dai quali si desumono le problematiche emergenti che il RA tratterà in modo approfondito.

Si tratta quindi di un documento che non contiene valutazioni, ma l'impostazione che si vuole dare al successivo RA e che dovrà essere condiviso nella prima Conferenza di Valutazione.

Il Documento di Scoping deve, ai sensi della D.G.R. n. 9/761 del 10/11/2010:

- fornire indicazioni relativamente alle metodologie di valutazione che si utilizzeranno nel Rapporto Ambientale e una prima lista di indicatori;
- illustrare gli orientamenti iniziali del piano;
- contenere una prima indicazione dei dati e informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;
- individuare l'ambito di influenza del PGTU;
- tracciare il percorso partecipativo e definire la mappa degli attori del territorio coinvolti.

Ai fini della consultazione, il documento viene messo a disposizione dei soggetti istituzionali e ai settori del pubblico coinvolti nel procedimento di VAS e presentato in occasione della prima seduta della Conferenza di Valutazione.

Questa prima fase di confronto persegue l'obiettivo di uno scambio di informazioni e la raccolta di suggerimenti ed osservazioni in relazione agli aspetti di pertinenza ambientale del nuovo strumento territoriale, al fine della condivisione del quadro conoscitivo e delle tematiche da approfondire nelle successive fasi della valutazione ambientale.

3.2 I SOGGETTI INTERESSATI

I riferimenti normativi definiscono i diversi soggetti interessati al procedimento di VAS:

- il **Proponente**: la pubblica amministrazione o il soggetto privato, secondo le competenze previste dalle vigenti disposizioni, che elabora il Piano od il Programma da sottoporre alla valutazione ambientale
- l'**Autorità procedente**: la pubblica amministrazione che attiva le procedure di redazione e di valutazione del piano/programma; nel caso in cui il Proponente sia una pubblica amministrazione, l'autorità procedente coincide con il Proponente; nel caso in cui il proponente sia un soggetto privato, l'autorità procedente è la pubblica amministrazione che recepisce il piano o il programma, lo adotta e lo approva;

- **l'Autorità competente per la VAS:** autorità con compiti di tutela e valorizzazione ambientale, individuata dalla pubblica amministrazione, che collabora con l'autorità procedente/Proponente nonché con i soggetti competenti in materia ambientale, al fine di curare l'applicazione della direttiva e dei presenti indirizzi;
- **i Soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati:** le strutture pubbliche competenti in materia ambientale e della salute per livello istituzionale, o con specifiche competenze nei vari settori, che possono essere interessati dagli effetti dovuti all'applicazione del piano o programma sull'ambiente
- **il Pubblico:** una o più persone fisiche o giuridiche, secondo la normativa vigente, e le loro associazioni, organizzazioni o gruppi.

Per quanto riguarda i soggetti competenti individuati, di seguito si riporta un elenco esplicativo:

1. Soggetti competenti in materia ambientale:

- Agenzia Regionale per l'Ambiente (A.R.P.A.)
- Azienda Tutela della Salute (A.T.S Insubria)
- Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia
- Consorzio Parco Lura

2. Enti territorialmente interessati:

- Regione Lombardia
- Provincia di Varese
- Provincia di Monza e Brianza
- Provincia di Como
- Provincia di Milano
- Comuni confinanti (Gerenzano, Rovello Porro, Uboldo, Origgio, Ceriano Laghetto, Caronno Pertusella, Solaro, Cogliate)

L'elenco sopra riportato, sia dei soggetti competenti che degli Enti territoriali, potrà essere integrato a discrezione dell'Autorità Procedente nel momento in cui saranno individuati i settori del pubblico interessati all'iter decisionale. Nello specifico si tratta delle seguenti realtà:

- sociale, economica e imprenditoriale rappresentata all'interno della Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura e delle rispettive associazioni di categoria;
- le organizzazioni sociali e culturali;
- le associazioni sindacali;
- le associazioni di volontariato;
- le associazioni ambientaliste;
- la Protezione Civile;

- i Vigili del Fuoco;
- le Forze dell'Ordine;
- gli Enti scolastici;
- gli Ordini e/o i Collegi professionali;
- i gestori dei servizi di trasporto pubblico su gomma e su ferro;
- i proprietari e i gestori dei servizi a rete;
- i comitati spontanei di cittadini.

Confermando quanto soprariportato, i soggetti citati in elenco potranno essere integrati a discrezione dell'Autorità Procedente in funzione degli specifici argomenti trattati.

3.3 ARTICOLAZIONE DEL PROCESSO DI VAS

I criteri proposti per l'espletamento della VAS nell'ambito del PGTU di Saronno, tengono conto di quanto riportato nell'Allegato 1 "Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) - MODELLO GENERALE", nonché del DGR del 2010 sopracitato.

Fase del piano	Processo di Piano	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 Preparazione	P0. 1 - Pubblicazione avviso di avvio del procedimento	A0. 1 - Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale
	P0. 2 - Incarico per la stesura del Piano (PGTU)	A0. 2 - Individuazione Autorità competente per la VAS
	P0. 3 - Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	
Fase 1 Orientamento	P1. 1 - Orientamenti iniziali del Piano (PGTU)	A1. 1 - Integrazione della dimensione ambientale nel Piano (PGTU)
	P1. 2 - Definizione schema operativo Piano (PGTU)	A1. 2 - Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1. 3 - Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'ente su territorio e ambiente	A1. 3 - Verifica delle presenza di Siti Rete Natura 2000 (SIC/ZPS)
Conferenza di valutazione	Avvio del confronto	
Fase 2 Elaborazione e redazione	P2. 1 - Determinazione obiettivi generali	A2.1 - Definizione dell'ambito di influenza (Scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2.2 - Costruzione dello scenario di riferimento e di Piano (PGTU)	A2.2 - Analisi di coerenza esterna
	P2.3 - Definizione degli obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione della azioni da mettere in campo per attuarli	A2.3 - Stima degli effetti ambientali attesi A2.4 - Valutazione delle alternative di Piano A2.5 - Analisi di coerenza interna A2.6 - Progettazione del sistema di monitoraggio
	P2.4 - Proposta di Piano (PGTU)	A2.7 - Proposta di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica
	<ul style="list-style-type: none"> - Messa a disposizione e pubblicazione su web (sessanta giorni) della proposta di Piano (PGTU), di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica - avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web - comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati - invio dello studio di incidenza (se previsto) all'autorità competente in materia di SIC e ZPS 	
Conferenza di valutazione	Valutazione della proposta di Piano (PGTU) e del Rapporto Ambientale	

PARERE MOTIVATO predisposto dall'Autorità Competente per la VAS d'intesa con l'Autorità Procedente			
Fase 3 Adozione e approvazione	3.1 Adozione Il Consiglio Comunale adotta: <ul style="list-style-type: none"> - Piano (PGTU) - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi 		
	3.2 Deposito/Pubblicazione/Trasmissione <ul style="list-style-type: none"> - Deposito presso i propri uffici e pubblicazione sul sito web sivas di: PGTU, Rapporto Ambientale, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio - Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni - Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale - Pubblicazione sul BURL della decisione finale 		
	3.3 Raccolta osservazioni		
	3.4 Controdeduzioni alle osservazioni pervenute , a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione		
	PARERE MOTIVATO FINALE predisposto dall'Autorità Competente per la VAS d'intesa con l'Autorità Procedente		
	3.5 Approvazione Il Consiglio Comunale approva: <ul style="list-style-type: none"> - Piano (PGTU) - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi finale Aggiornamento degli atti del PGTU in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni.		
3. 6 Deposito degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione			
Fase 4 Attuazione e gestione	P4.1 Monitoraggio dell'attuazione del Piano (PGTU)	A4.1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica	
	P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti		
	P4.3 Azioni di eventuali interventi correttivi		

Tabella 3. Schema generale delle fasi del processo di redazione VAS

Che sinteticamente si traduce in:

- avviso di avvio del procedimento;
- individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
- redazione del documento di scoping;
- convocazione Conferenza di Valutazione;
- elaborazione e redazione del PGTU e del Rapporto Ambientale (RA) e Sintesi non Tecnica;
- pubblicazione e messa a disposizione dei soggetti e degli enti territoriali competenti;
- formulazione parere ambientale motivato;
- adozione del PGTU;
- pubblicazione e raccolta osservazioni;

- formulazione parere ambientale motivato finale e approvazione finale;
- gestione e monitoraggio.

I vari momenti dei due processi (costruzione del piano e procedura VAS) sono scanditi allo scopo garantire un'adeguata trasparenza e la necessaria partecipazione, obiettivi fondamentali di questo procedimento.

Risulta evidente come l'integrazione della dimensione ambientale nei piani debba svilupparsi durante tutte le quattro fasi principali del ciclo di vita del piano, per cui è necessario individuare durante l'**iter autorizzativo** i soggetti direttamente coinvolti per gestire e coordinare le diverse fasi.

Nello specifico, l'iter coinvolge l'autorità competente, che, conclusa l'attività istruttoria, esprime un parere motivato (favorevole o sfavorevole) sull'attuazione del Piano/Programma. Il parere motivato, insieme al Piano/Programma e al Rapporto Ambientale consentono l'adozione del PGTU da parte della Giunta Comunale e l'approvazione in Consiglio Comunale.

Inoltre, sono chiamati ad esprimere pareri e osservazioni, i soggetti competenti in materia ambientale, nella fattispecie, i soggetti istituzionali (Regione, Enti Locali, altri Enti con competenze in materia di traffico e mobilità, e ambientale in genere: ARPA, ASL, Consorzio Parco Lura) e non istituzionali (rappresentanti della società civile, organizzazioni non governative, associazioni, sindacati, ordini professionali, comitato dei cittadini, ecc.). Questi soggetti vengono informati dell'avvio della procedura di VAS e invitati alle Conferenze di Valutazione indette durante la fase di progettazione del Piano.

Le attività di partecipazione costituiscono un elemento fondamentale del Piano e della relativa valutazione ambientale; infatti, come indicato dalla Legge 12/2005 il coinvolgimento della cittadinanza, delle realtà associative di varia natura e degli Enti fornitori di servizi rivolti alla collettività deve essere parte del metodo di rilevamento della condizione contestuale del territorio interessato.

Nella tabella che segue si indicano le prime fasi di sviluppo del Piano PGTU e in parallelo la documentazione necessaria per la valutazione ambientale.

ATTIVITÀ	PGTU	VAS
Avviso di avvio del procedimento		
Nomina soggetti coinvolti	RUP Arch. Sara Reguzzoni	Autorità Proponente Comune di Saronno Autorità Procedente Comune di Saronno – Dipartimento Pianificazione – Arch. Sergio Landoni Autorità Competente Comune di Saronno – Dipartimento Servizi Tecnici – Ing. Paolo Cosenza
Preparazione e Orientamento Elaborazione quadro conoscitivo	Analisi e Diagnosi dello stato attuale. Obiettivi e Strategie di Piano	Documento di Scoping (rapporto preliminare)
Messa a disposizione e pubblicazione documenti per 30 giorni; raccolta osservazioni e pareri		
1ª Conferenza di Valutazione Verbale e controdeduzioni		

4 IL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

La redazione del quadro di riferimento programmatico è il primo passo per lo svolgimento della valutazione della coerenza esterna, nella quale si verificherà se i contenuti del PGTU, sono coerenti con gli obiettivi e contenuti/azioni dei piani e programmi che compongono il quadro programmatico di riferimento. Nel documento di scoping si indicano i principali Piani, Leggi e strumenti che danno specifiche direttive in ambito ambientale rimandando alle successive fasi di stesura della VAS una eventuale e necessaria integrazione.

4.1 PROGRAMMA REGIONALE DELLA MOBILITÀ E DEI TRASPORTI (PRMT)

Il **Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT)** è stato approvato da Regione Lombardia con D.c.r. n. 1245 del 20 settembre 2016.

Per quanto riguarda il **territorio di Saronno**, sono evidenziati i seguenti interventi, suddivisi per modalità di trasporto:

Sistema del Ferro

- Linea **Saronno-Seregno**. Ai fini dell'aumento della capacità ferroviaria e l'ottimizzazione dell'esercizio della linea, si ritiene quale intervento risolutivo e con orizzonte di lungo periodo il raddoppio ferroviario nella tratta Seveso Baruccana–Seregno. E' comunque ritenuto indispensabile nel breve-medio periodo, con l'obiettivo di garantire un livello accettabile di regolarità del servizio, la trasformazione della fermata di Seveso Baruccana in punto di incrocio ferroviario con la realizzazione del secondo binario e delle banchine/pensiline ad esso connesse.
- Nell'ottica di una migliore connessione tra linee di valico e di una diversificazione dei flussi merci da Sacconago e da Novara, anche la tratta **FN Novara-Saronno-Seregno**, opportunamente attrezzata per la coesistenza tra traffico passeggeri e traffico merci, può svolgere un ruolo a servizio degli obiettivi di crescita del traffico su ferro.
- Rendere l'Aeroporto di Malpensa "passante" tra la **linea del Sempione/Gottardo** e la **linea AV/AC Milano-Torino**, portando l'Alta velocità ferroviaria a Malpensa e si potrà procedere a prolungare l'intero servizio attuale da Malpensa T1 a Malpensa T2 e completare il servizio semi-orario R Novara-Saronno-Milano.
- Arretrare la **linea S9** da Albairate a S. Cristoforo e prolungarla da Saronno a Busto Arsizio FS lungo il raccordo appositamente realizzato.

Figura 6.3 – Interventi sulla rete primaria ferroviaria

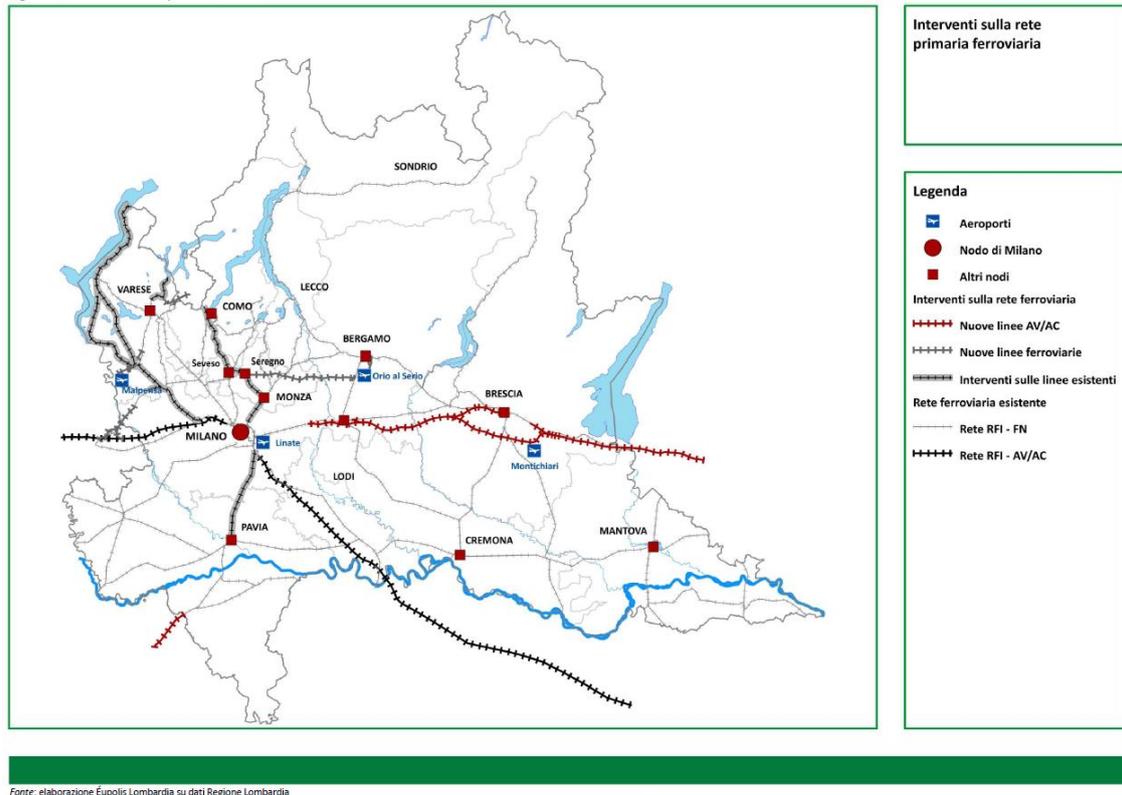


Figura 1. Stralcio PRMT – Interventi sulla rete primaria ferroviaria

Sistema viabilistico

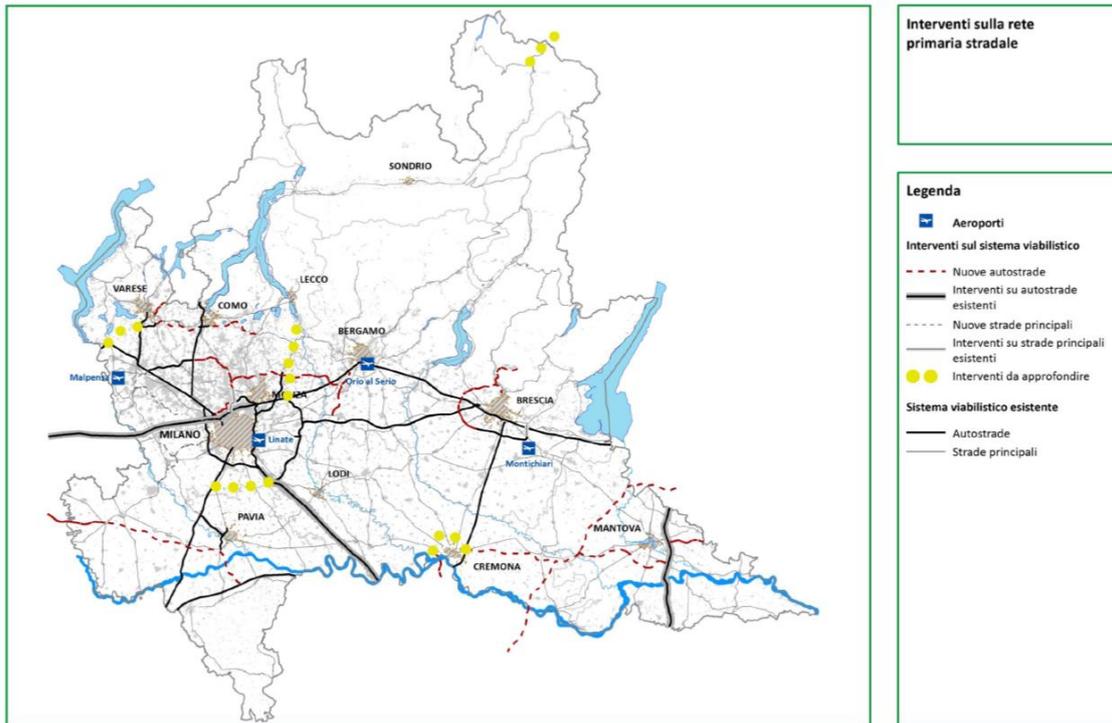
Non ci sono molti interventi specifici che riguardano il comune di Saronno, che comunque sarà interessato dal completamento del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (Pedemontana) e dalle sue opere connesse; i tratti che maggiormente riguardano Saronno per vicinanza sono:

- **Tratta A (completata):** 15 km tra l'A8 Milano-Varese e l'A9 Milano-Como E' compresa tra l'interconnessione con l'autostrada A8 Milano-Varese, in comune di Cassano Magnago, e l'interconnessione con l'A9 Milano-Como, in comune di Lomazzo. Un territorio a tratti urbanizzato, che include anche ambiti naturalistici come la grande area agricolo-boschiva pianeggiante del Sempione, la valle del fiume Olona, le foreste della Varesina e le aree agricole comasche. E' a due corsie per senso di marcia e sviluppa soprattutto in trincea (5,5 km), in rilevato (5,2 km) e in galleria artificiale (3 km); Quattro gli svincoli previsti: a Busto-Arsizio (interconnessione con l'autostrada A8), a Solbiate Olona, a Mozzate e a Cislago.
- Legato al tratto A c'è in progetto l'opera connessa denominata **TRVA13+14 S non ancora realizzata** che collega i comuni di Uboldo con Tradate, connettendo la pedemontana con l'A9 in corrispondenza dello svincolo di Origgio-Uboldo in territorio comunale di Saronno;
- **Tratta B1 (completata):** 7,5 km dall'interconnessione con l'A9 Milano-Como a Lomazzo fino allo svincolo di interconnessione con la tratta B2 a Lentate sul Seveso: un territorio sostanzialmente pianeggiante e agricolo, caratterizzato dalla presenza del torrente Lura e di due ampi boschi. E' a due corsie per senso di marcia e si sviluppa per la quasi totalità (6,6 km) in trincea; sono previsti un

viadotto, per l'attraversamento del torrente Lura, e tre svincoli: l'interconnessione con l'A9, lo svincolo di Lazzate, lo svincolo e interconnessione con la SP ex SS 35.

- Legato al tratto B1 c'è l'opera connessa denominata **TRCO 11** (variante alla SP 31/SP 133 da Bregnano a Ceriano Laghetto) recentemente terminata che lambisce i comuni di Rovellasca, Rovello Porro, Ceriano Laghetto fino ad innestarsi sulla SP527 tra Saronno e Solaro.

Figura 6.4 – Interventi sulla rete primaria stradale



Fonte: elaborazione Éupolis Lombardia su dati Regione Lombardia

Figura 2. Stralcio PRMT – Interventi sulla rete primaria stradale

Logistica e intermodalità delle merci

- in un'ottica di promozione dell'applicazione delle "Linee guida regionali ai Comuni per la regolamentazione delle attività di trasporto merci in area urbana" (2013), l'azione della Regione sarà orientata a incentivare i Comuni lombardi alla loro applicazione attraverso l'adozione di interventi volti a migliorare la logistica urbana, all'armonizzazione di misure già in essere a livello intercomunale e alla stabilizzazione di tali interventi entro un arco temporale di medio-lungo periodo. In particolare a incentivare i Comuni a sviluppare delle politiche di mobilità compatibili con le necessità delle diverse filiere attive in ciascun contesto urbano, coinvolgendoli in un progetto di coordinamento intercomunale in grado di realizzare una maggiore omogeneità del quadro normativo di riferimento su territori in cui sono presenti contesti urbani con dimensioni e caratteristiche significative per il trasporto merci.

4.2 PIANO DI GOVERNO DEL TERRITORIO (PGT)

Piano di Governo del Territorio (PGT) quale strumento di pianificazione comunale di rilevanza strategica per lo sviluppo sociale, economico, demografico e infrastrutturale della città. In riferimento ai contenuti più salienti sul tema della mobilità si richiama l'allegato documento Piano dei Servizi dove sono indicati gli indirizzi di pianificazione per lo sviluppo della rete stradale e ciclabile.

Oltre a questi strumenti di programmazione a livello comunale sono rilevanti le azioni che di recente sono state adottate dall'amministrazione comunale in tema di rigenerazione urbana connessa alle problematiche di sviluppo dei poli strategici della città con l'ambizioso obiettivo di definire una serie di interventi sul tema specifico ritenuti strategici per lo sviluppo intermodale della stazione ferroviaria.

Infine Saronno e altri 10 comuni del Saronnese hanno partecipato al *Programma Sperimentale Nazionale di Mobilità Sostenibile casa-scuola e casa-lavoro* promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare nell'ambito del bando «Disposizioni per incentivare la mobilità sostenibile» art.5 Legge n.221 del 28/12/2015.

4.3 PIANO REGIONALE DEGLI INTERVENTI PER LA QUALITÀ DELL'ARIA (PRIA)

Il **Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria (PRIA)** costituisce lo strumento di pianificazione e di programmazione per la Regione Lombardia in materia di qualità dell'aria, aggiornando e integrando gli strumenti di pianificazione/programmazione regionale esistenti (PRQA, MSQA, misure annuali di Piani e Programmi trasmesse annualmente al Ministero dell'Ambiente) in attuazione della L.R. 24/06 "Norme per la prevenzione e la riduzione delle emissioni in atmosfera a tutela della salute e dell'ambiente", della delibera del Consiglio Regionale n. 891 del 6/10/2009 "Indirizzi per la programmazione regionale di risanamento della qualità dell'aria", che ne individuano gli ambiti specifici di applicazione e del D.Lgs. 155/2010, che ne delinea la struttura e i contenuti.

In conformità alle indicazioni espresse dalla Giunta regionale con la D.G.R. n. 6438/2017 è stato il Piano è stato aggiornato con D.G.R. n. 449/2018, al fine di individuare e attuare le misure per la riduzione delle emissioni in atmosfera, attraverso una maggiore definizione delle azioni e un rilancio delle iniziative di medio e lungo periodo già previste dal vigente PRIA, oltreché ad un rafforzamento dell'azione complessiva negli ambiti di intervento già valutati nella procedura di VAS svolta nell'ambito del procedimento di approvazione del PRIA.

L'aggiornamento rappresenta la risposta regionale nell'ambito delle procedure di infrazione aperte dalla Commissione europea nei confronti dello Stato italiano per il non rispetto dei valori limite per NO₂ (procedura 2015/2043) e PM10 (procedura 2014/2147).

L'obiettivo strategico è raggiungere livelli di qualità dell'aria che non comportino rischi o impatti negativi significativi per la salute umana e per l'ambiente.

Gli obiettivi generali della pianificazione e programmazione regionale per la qualità dell'aria sono pertanto:

- rientrare nei valori limite nelle zone e negli agglomerati ove il livello di uno o più inquinanti superi tali riferimenti. La nuova suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati è stata approvata nel mese di novembre 2011 con D.G.R. n. 2605, come richiesto dal D.Lgs. 155/2010, art. 3;
- preservare da peggioramenti le zone e gli agglomerati in cui i livelli degli inquinanti siano stabilmente al di sotto dei valori limite.

Ne deriva che l'obiettivo immediato dell'azione regionale è quello di migliorare costantemente e progressivamente lo stato della qualità dell'aria mettendo in campo misure che riducano le emissioni dai diversi comparti. La riduzione delle emissioni e il miglioramento conseguente della qualità dell'aria rappresenta il primo obiettivo diretto del PRIA. [...] *La relazione di monitoraggio triennale PRIA 2017 (approvata con DGR n. 7305 del 30 ottobre 2017) stabilisce che per raggiungere tali obiettivi nel più breve tempo possibile, si deve tener conto anche dell'evoluzione del contesto ambientale e socio-economico e del quadro normativo, nonché degli aggiornamenti conoscitivi e scientifici intercorsi, è necessario un rafforzamento dell'azione, attraverso una maggiore specificazione e rafforzamento delle misure e un rilancio delle iniziative di medio e lungo periodo già individuate dal vigente PRIA....(estratto da PRIA aggiornamento 2018). [...]*

I macro settori di intervento individuati dal PRIA sono:

- “trasporti su strada e mobilità”;
- “sorgenti stazionarie e uso razionale dell'energia”;
- “attività agricole e forestali”.

L'aggiornamento del Piano, come peraltro il PRIA del 2013, è caratterizzato inoltre, per la natura stessa del fenomeno dell'inquinamento atmosferico, da una forte sinergia con altri strumenti di pianificazione e programmazione settoriale. A tale scopo sono stati individuati interventi a carattere trasversale tra la programmazione per la qualità dell'aria e la programmazione in settori e ambiti diversi (energia, mobilità, commercio). Successivamente al 2013, Regione Lombardia ha aggiornato la pianificazione/programmazione settoriale che ha maggiore incidenza sulla qualità dell'aria.

Nel rapporto preliminare saranno indicati obiettivi e strategie in ciascuno dei Piani sopraindicati affinché sia garantita la coerenza esterna con gli strumenti sovraordinati.

4.4 PROGRAMMA ENERGETICO AMBIENTALE REGIONALE (PEAR)

Il Programma Energetico Ambientale Regionale (PEAR) è lo strumento di programmazione strategica in ambito energetico e ambientale (L.R. 26/2003), con cui Regione Lombardia definirà le modalità per fare fronte agli impegni al 2020 in coerenza con gli obiettivi di sviluppo delle fonti rinnovabili individuati per le Regioni (attraverso il cosiddetto “Decreto Burden Sharing”) e con la Programmazione Comunitaria 2014-2020. Il percorso di condivisione ed approvazione del PEAR è stato avviato a ottobre 2013, nell’ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS).

I macro-obiettivi e linee di intervento del PEAR sono:

- Infrastrutture per l’approvvigionamento, lo stoccaggio, la produzione e la distribuzione di energia:
 - realizzazione di reti di teleriscaldamento;
 - gestione smart dei flussi del sistema energetico (smart grid);
 - sviluppo delle infrastrutture per la trasmissione elettrica;
 - sviluppo delle infrastrutture per la trasmissione e lo stoccaggio del gas naturale;
- Produzione di energia elettrica e calore da FER;
- Risparmio ed efficienza energetica nei settori d’uso finali;
- Efficienza energetica di processi e prodotti:
 - efficienza e uso razionale dell’energia nel settore produttivo;
 - sviluppo, in ambito urbano e in maniera integrata, di soluzioni, tecnologie e infrastrutture finalizzate alla razionalizzazione dei consumi energetici e alla riduzione delle emissioni di CO₂ (smart city);
 - efficientamento dei sistemi di trasporto;
- Supply chain per la sostenibilità energetica.

Nel corso degli anni si sono articolate diverse fasi che hanno determinato la strategia europea con le tappe temporali del 2020 e del 2050. Infatti, nel marzo 2007 il Consiglio europeo ha lanciato una strategia comune sulle fonti rinnovabili, l’efficienza energetica e le emissioni di gas serra, coniugando le politiche per la lotta ai cambiamenti climatici e le politiche energetiche, mentre nel 2011 la Commissione europea ha ridefinito l’orizzonte temporale fissando al 2050 i nuovi obiettivi di politica energetica e di lotta ai cambiamenti climatici.

L’Unione europea ha definito strategie e misure per conseguire gli obiettivi in campo energetico per il 2020 ed oltre tale data, al fine di contribuire a ridurre le emissioni del 40% circa entro il 2050.

4.5 PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP) DELLA PROVINCIA DI VARESE

Il PTCP definisce gli obiettivi generali di pianificazione territoriale di livello provinciale attraverso l'indicazione delle principali infrastrutture di mobilità, delle funzioni di interesse sovracomunale, di assetto idrogeologico e difesa del suolo, delle aree protette e della rete ecologica, dei criteri di sostenibilità ambientale dei sistemi insediativi locali.

Il PTCP della provincia di Varese è stato approvato con Delibera P.V. n. 27 in data 11.04.2007; successivamente il procedimento di revisione è stato avviato nel 2017 con l'approvazione delle Linee di Indirizzo in Consiglio Provinciale, ed attualmente il Piano è in fase di VAS. E' stata fatta una presentazione della prima bozza della Revisione del PTCP di cui di seguito si propongono alcuni estratti:

“Gli obiettivi generali della revisione che indirizzano le attività messe in campo dagli uffici provinciali sono:

- *aggiornare il quadro conoscitivo ed interpretativo del territorio, con approfondimenti alla scala locale che possano garantire, soprattutto per le realtà minori, un riferimento sufficiente per gli aggiornamenti dei PGT*
- *ridisegnare in modo organico e integrato il governo del sistema degli spazi aperti di scala vasta, siano essi elementi di valorizzazione del sistema agricolo, paesaggistico o ecologico*
- *ponendo le basi per indirizzare progetti di valorizzazione nel campo della tutela ambientale che diano attuazione agli obiettivi provinciali.*

I contenuti della Revisione di PTCP riguarderanno:

- *Consumo di suolo;*
- *Ambiti Agricoli Strategici;*
- *Rete Ecologica Provinciale;*
- *Mutato stato di avanzamento dei progetti relativi alla rete viabilistica, più in generale al rinnovato quadro pianificatorio e programmatico riguardante il sistema della mobilità;*
- *Recepimento Direttiva Alluvioni;*
- *Adeguamento disciplina commerciale.”*

Tuttavia non essendo ancora stato approvato il documento nuovo si può solo fare riferimento a quello del 2007 che risulta però spesso non coerente con la realtà soprattutto in tema di infrastrutture. Infatti molti dei progetti a livello di infrastrutture stradali e ferroviarie sono stati nel frattempo realizzati.

5 ANALISI PRELIMINARE DELLO STATO DI FATTO

5.1 CONTESTO TERRITORIALE

Il territorio comunale di Saronno, si colloca nel territorio dell'Altomilanese, all'intersezione tra le province di Milano, Como, Varese e Monza e Brianza, ed è attraversato dal torrente Lura. Infatti, parte del territorio comunale è ricompreso nei confini del Parco del Lura: parco locale di interesse sovracomunale che si estende lungo la valle del Lura, da Bulgarograsso fino a Lainate.



Figura 3. Inquadramento territoriale comune di Saronno

Per ciò che concerne il sistema dei trasporti, Saronno gode di un'elevata accessibilità a livello regionale per la presenza dell'Autostrada A9, della SS527 Bustese, della SS233 Varesina, dello Snodo ferroviario ed in quanto interessata dai progetti dell'autostrada Pedemontana Lombarda e delle relative opere connesse, della variante alla SS233 Varesina, della terza corsia sulla A9 e del nuovo svincolo di Saronno Sud. Infatti, rappresenta un crocevia di importanti direttrici di grande comunicazione (Figura 4), di seguito riportate:

- in direzione Nord-Sud l'Autostrada A9, che corre sul margine Ovest del territorio comunale e ha attualmente due svincoli in Saronno che la connette con la SP233 Varesina e la SS527 Bustese;
- in direzione Nord-Sud la SP233 Strada Varesina, strada a una corsia per senso di marcia che connette Milano con Varese e attraversa il territorio comunale;
- in direzione Est-Ovest, la SS527 Bustese, strada a una corsia per senso di marcia, che collega Monza con Oleggio passando per Saronno e Busto Arsizio;
- in direzione Nord-Sud la SP31bis, variante alla SP233 Varesina, che collega la SP31 con la SS527 Bustese;
- Autostrada A36 Pedemontana a nord, e presenta uno svincolo con l'Autostrada A9 e con la SP31.

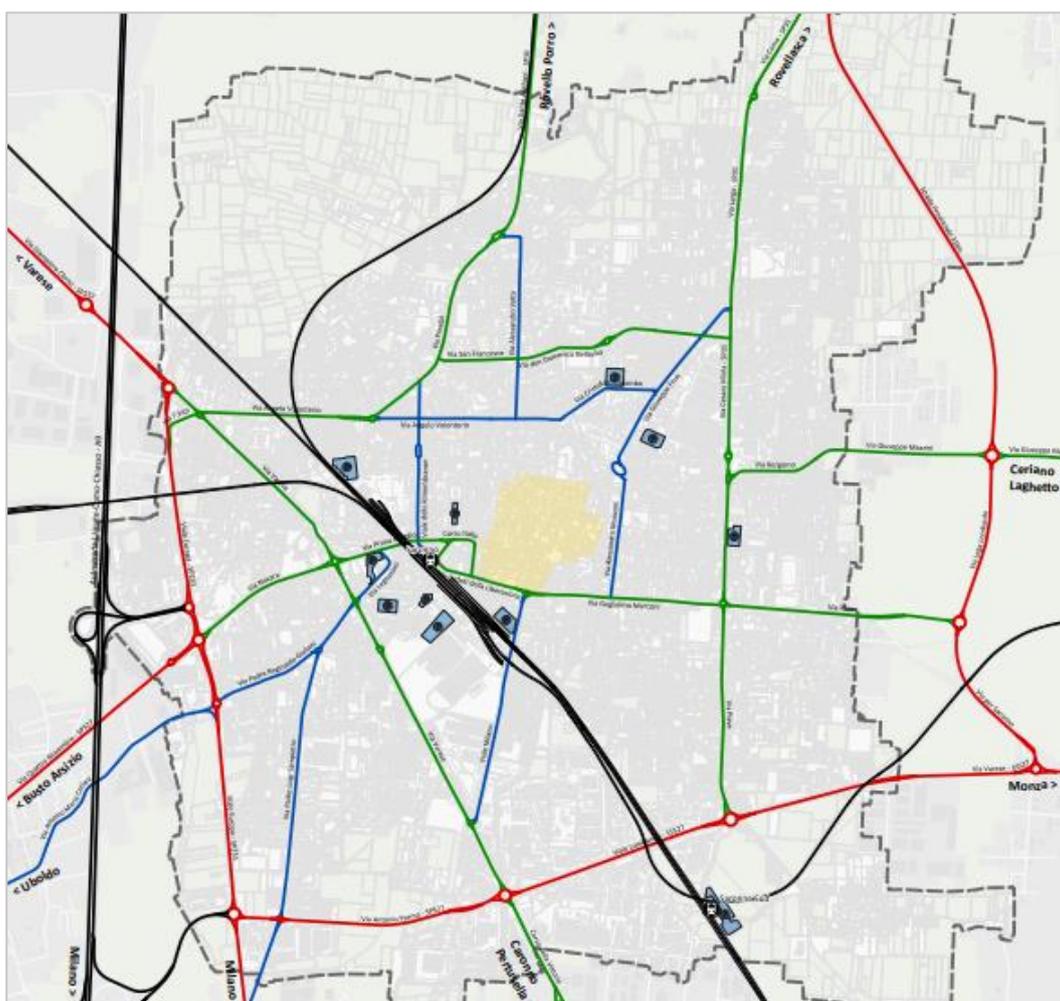


Figura 4. Inquadramento viario

Considerando il campo d'azione del PGTU, nella fattispecie il traffico veicolare e la mobilità in genere, si ritengono direttamente e indirettamente coinvolte le seguenti componenti ambientali:

- mobilità e trasporti,
- popolazione, sicurezza e salute umana
- qualità dell'aria,
- rumore,
- paesaggio e il consumo di suolo.

Dall'analisi delle tendenze insediative della popolazione è emerso il rango di Saronno come capoluogo del suo intorno, al centro si ha un sistema insediativo in crescita, che ha visto negli anni l'aumento delle relazioni di scambio e di attraversamento con le conseguenti problematiche legate ai flussi di traffico generati e attratti. Si evidenziano le forti relazioni di scambio con i comuni di cintura e con Milano; Saronno risulta un polo attrattore più che generatore di spostamenti coerentemente con la logica del capoluogo (ospedale, scuole, stazione, tribunale, attività commerciali, ecc.).

5.2 IL SISTEMA ANTROPICO

Nel Comune di Saronno presenta una densità abitativa molto elevata, pari a 3.489,22 ab/kmq, facendo riferimento ai dati del 01/01/2022. Inoltre, il territorio comunale si presenta con un'elevata occupazione del suolo, ed una densa edificazione, quantificata intorno al 70% della sua superficie, come riportato dal PGT. Le restanti aree libere rappresentano una risorsa per il territorio saronnese in quanto hanno in parte la funzione di conservazione dell'attività agricola, e permettono di essere fruite per le attività ricreative.

Le caratteristiche del tessuto edilizio prevalente determinano le parti costitutive della città:

- il nucleo storico, avente il tessuto edilizio compatto e caratterizzato;
- l'area di espansione residenziale più recente nelle zone nord ed est;
- il tessuto periferico, morfologicamente sfrangiato e funzionalmente punto di incontro con numerose attività produttive,
- le aree della dismissione industriale, ed in particolare il polo a sud della stazione ferroviaria.

Nella Figura 5 sono indicati, per il comune di Saronno, i nuclei di origine rurale e quelli di antica formazione, nonché le aree residenziali ed i tessuti di prima espansione storica e quelli caratterizzanti il paesaggio.

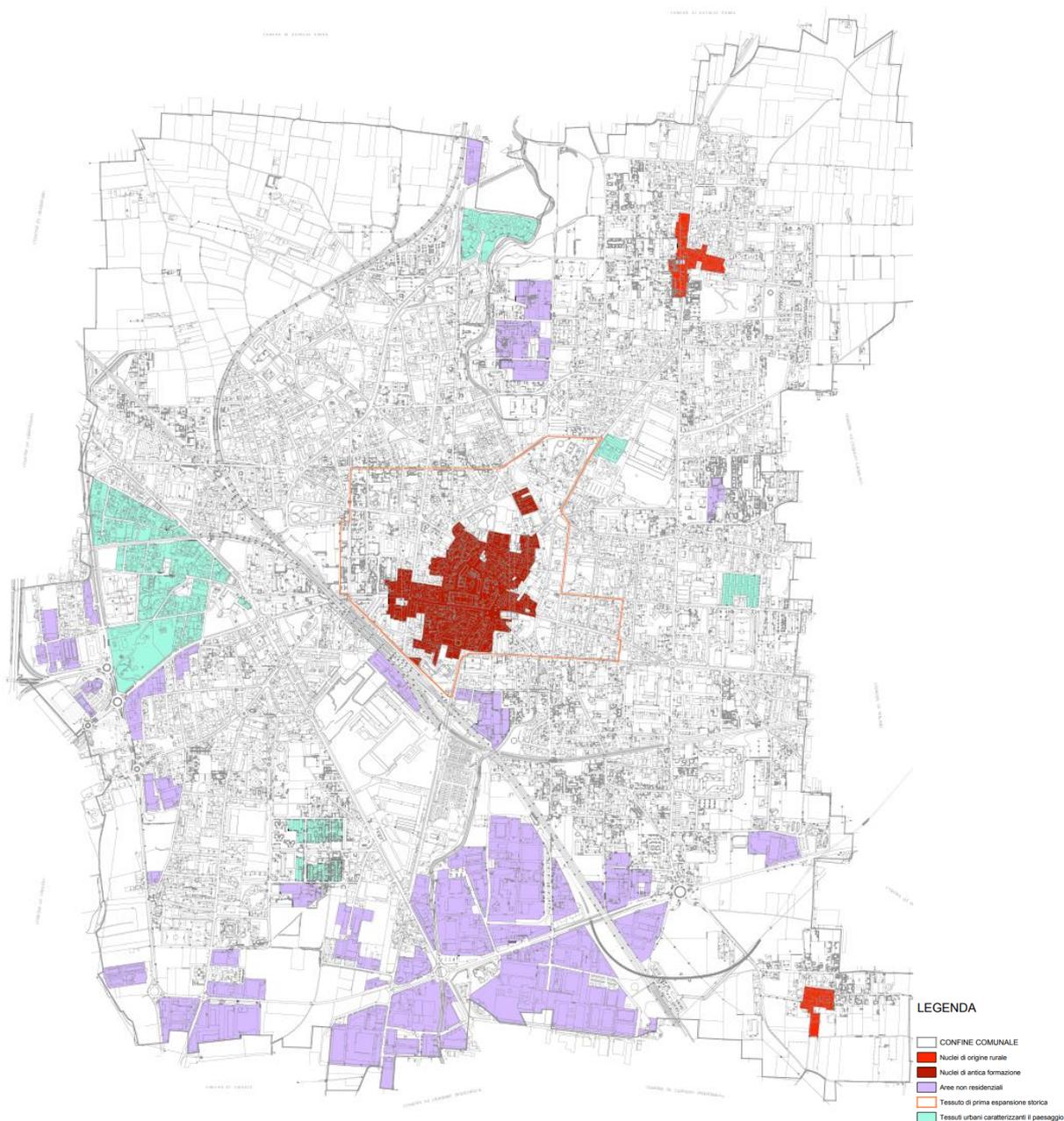


Figura 5. Stralcio Carta dei Tessuti Urbani - PGT

Facendo riferimento alle aree che costituiscono lo stato di fatto della città di Saronno, senza dubbio, un ruolo strategico è determinato dalla linea ferroviaria, poiché dal punto di vista morfologico delimita l'area sud della città, e da quello funzionale è un connettore con le numerose linee ferroviarie ramificate verso direzioni differenti (Milano, Como, Varese, Seregno, Malpensa). Contestualmente costituisce una vera e propria interruzione dal punto di vista territoriale in quanto separa dal centro l'area occidentale del comune, in cui si è riscontrato che è insediato quasi un quinto della popolazione saronnese.

Come detto, il territorio di Saronno risulta essere nel suo insieme densamente edificato con una percentuale di suolo occupato molto rilevante: ed una disponibilità di aree libere limitata alle zone agricole residue,

prevalentemente lungo i confini del territorio comunale, a nord e a est, alle quali è riconosciuta una rilevanza ambientale, in relazione alla quale si dispone la loro salvaguardia da futuri sviluppi edificatori.

Questa realtà appena descritta, insieme al verificarsi di processi di dismissione industriale che ha garantito il riuso di diverse aree già urbanizzate, di dimensioni e localizzazione varie, ubicate prevalentemente in prossimità del centro, determinando un'inversione sulle modalità dello sviluppo urbano finora registrate.

Tale analisi non deve escludere le aree limitrofe al torrente Lura che, pur avendo dei tratti in cui è tangibile l'intervento dell'uomo, mantiene comunque un ruolo primario nel sistema ambientale del territorio saronnese.

L'area a nord-ovest, laddove opera inoltre un vincolo di inedificabilità derivante dalla influenza di un radiofaro, è mantenuta una funzione agricola, mentre l'ambito settentrionale connesso al corso del torrente Lura è caratterizzato dal relativo Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS), già riconosciuto dalla Regione Lombardia con D.G.R. 24/11/1995 n. 5311, ai sensi dell'art. 34 della L.R. 30/11/1983 n. 86 e successivi DP.

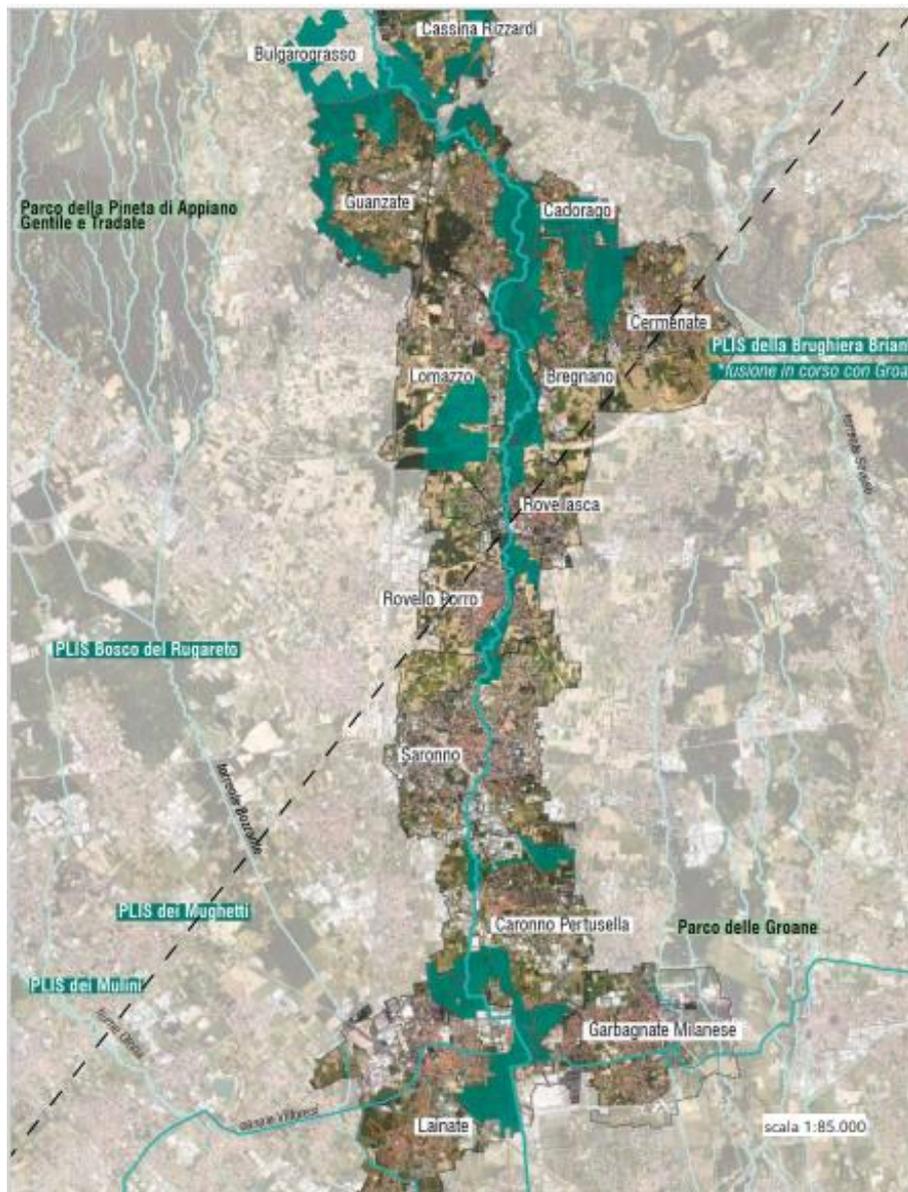


Figura 6. Stralcio del Piano Particolareggiato Attuativo del PLIS del Lura

5.3 IL SISTEMA AMBIENTALE

Per quanto riguarda il sistema ambientale, il territorio di Saronno è descritto all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) del 2007, attualmente vigente, come riportato di seguito:

“SARONNESE - CONURBAZIONE A CARATTERE MONOCENTRICO. Oltre ad essere punto terminale dei sub-sistemi lineari afferenti la S.P. 527 e la S.P. 233, Saronno ha funzione generatrice di un piccolo sistema monocentrico a cavallo tra le province di Varese e di Como. In ambito varesino i comuni connessi a tale sistema, oltre a Saronno, sono quelli di Gerenzano, Uboldo, Origgio e Caronno Pertusella.

Indirizzi specifici per il Governo del Territorio:

- *valorizzare il nodo di Saronno quale area con elevata accessibilità, di interrelazione tra il territorio della Provincia di Varese e l'altomilanese,*
- *non determinare ulteriori sensibili carichi di traffico sulle infrastrutture esistenti in assenza di interventi atti alla riduzione delle negatività esistenti,*
- *accentuare i ruoli di polo di interscambio tra mobilità su ferro e mobilità su gomma, tuttavia senza indurre ulteriori pesi sui sistemi urbani esistenti.”*

Il PTCP definisce gli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela del proprio territorio, individuando anche gli ambiti paesaggistici presenti nel contesto saronnese, che ben si integrano con i comuni limitrofi, ponendo l'attenzione a privilegiare la visione complessiva del paesaggio sia dal punto di vista storico che culturale.

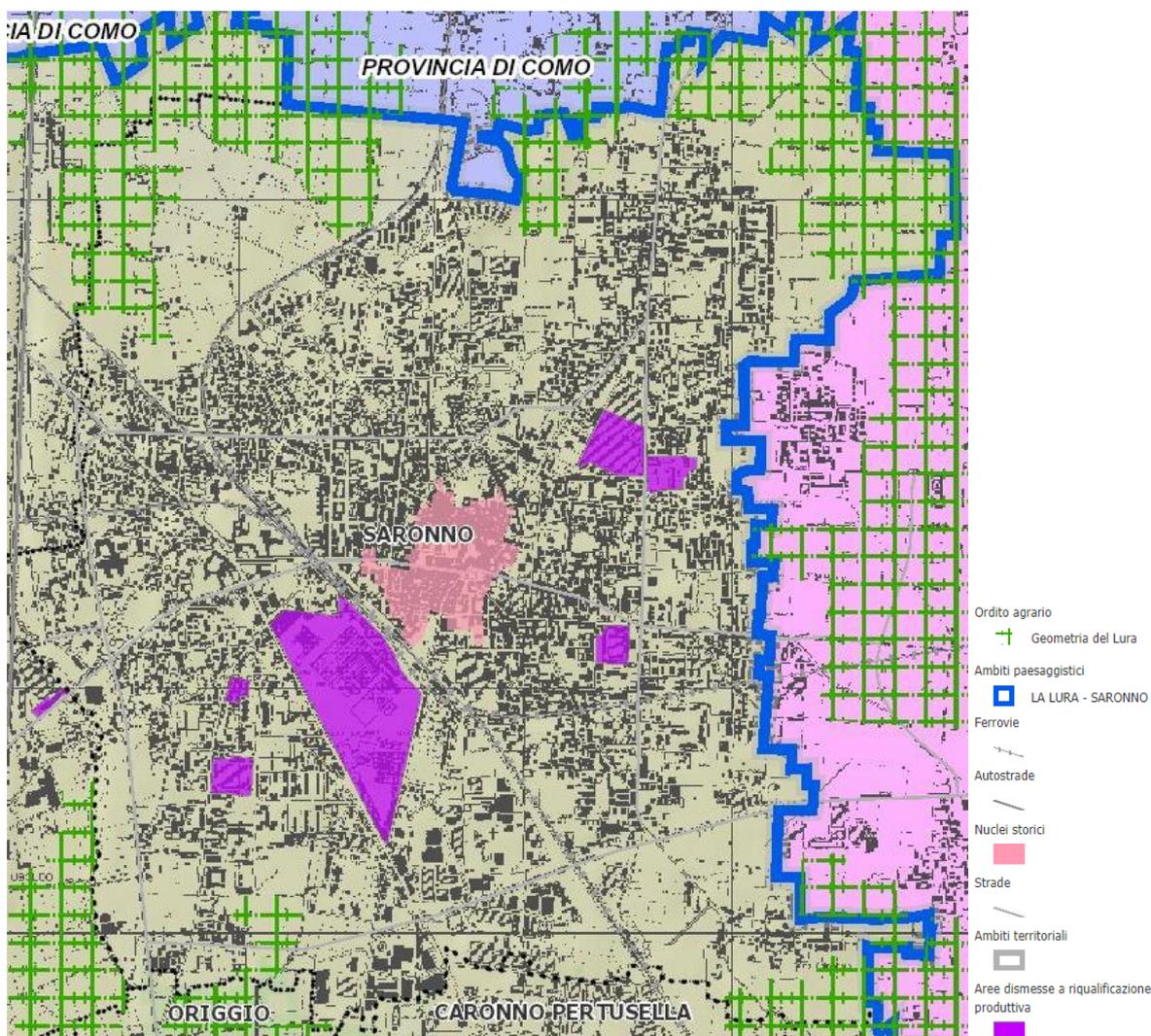


Figura 7. Inquadramento paesistico PTCP – fonte: Archivio Documentale-PGTWEB

L'ambito paesistico PTCP in cui ricade il comune di Saronno è l'Ambito Viario-Fluviale "La Lura – Saronno" poiché segue l'andamento del fiume Lura che incontra l'asse viario S.S.233.

Gli obiettivi specifici previsti dal PTCP sono di:

1. Conservare il residuo sistema vegetazionale esistente e tutelare la continuità degli spazi aperti;
2. Tutelare e valorizzare le zone boscate e le emergenze naturali.

Sul territorio comunale di Saronno è presente l'area protetta del Parco del Lura, come emerge dall'esame dello stralcio della tavola di PTCP (Figura 7) per il quale non si riscontrano vincoli ambientali, artistici-monumentali, né idrogeologici, apposti con specifici provvedimenti.

Alcuni vincoli sono determinati dall'ordinamento generale, fra cui quello derivante dal D.Lgs. 42/2004:

- fascia laterale al torrente - 150 m. dalle sponde;
- aree boscate per cui detti ambiti sono sottoposti alla tutela ambientale del decreto stesso.

Inoltre lungo il fiume Lura sussiste anche la fascia di rispetto assoluto di dieci metri, di cui al Testo Unico sulle acque del 1904. I vincoli urbanistici sono quelli dettati dalle fasce di rispetto stradale, ferroviario, elettrico, gasdotti e cimiteri. Vanno inoltre segnalati due nuovi vincoli in fase di determinazione:

- Vincolo stradale del sistema Pedemontano che interessa in più punti il parco con attraversamenti stradali e autostradali;
- Vincolo dal Piano d'assetto idrogeologico (PAI) previsto dalla legge 189/89 lungo il fondovalle del Lura.

5.4 ARIA

In conformità con le indicazioni della legislazione comunitaria ed italiana, con il D.Lgs. 13 agosto 2010, n. 155 - "Attuazione della direttiva 2008/50/CE relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa", si prevede la zonizzazione del territorio regionale lombardo; in particolare l'art.3 prevede che le regioni e le province autonome provvedano a sviluppare la zonizzazione del proprio territorio ai fini della valutazione della qualità dell'aria ambiente o ad un suo riesame, nel caso sia già vigente, per consentire l'adeguamento ai criteri indicati nel medesimo D.Lgs.155/2010.

Regione Lombardia con la delibera di Giunta regionale n. 2605 del 30 novembre 2011 ha messo in atto tale adeguamento della zonizzazione, revocando la precedente (varata con D.G.R n. 5290 del 2007) e secondo la nuova ripartizione del territorio regionale, il comune di Saronno è stato inserito in Fascia 1.

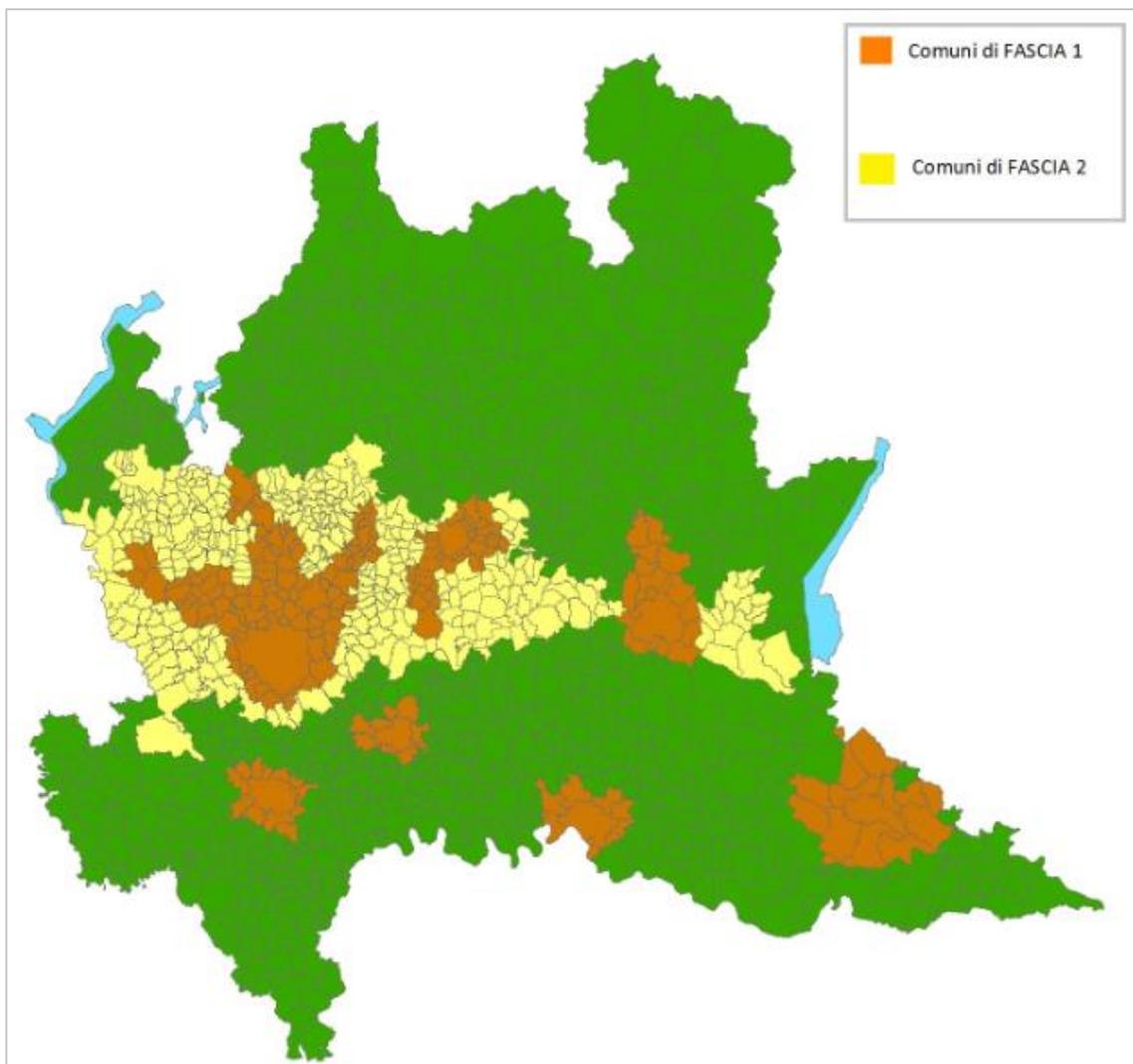


Figura 8. Stralcio Allegato 2 alla D.G.R. n. 5290 del 2007

Il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'Aria contiene una tabella che riporta le stazioni fisse e quelle indicative del programma di valutazione, da cui si riporta un'estrazione solo del comune di Saronno.

Nella tabella, oltre all'individuazione della stazione di rilevamento, si riportano quali sono le emissioni rilevate dalla stazione situata in via Santuario nel territorio di Saronno.

ZONE CODE	NOME STAZIONE	EOI_STAZ_CODE	PM10	PM2.5	NO _x _NO ₂	CO	B	O ₃	SO ₂	As, Cd, Ni, Pb	B(a)P
IT0306	Saronno – Via Santuario	IT1650A	x	x	x			x			

Tuttavia, è emerso nel comune di Saronno la presenza solo di alcuni inquinanti: particolato atmosferico fine nelle forme del PM₁₀ e PM_{2,5}, biossido di azoto (NO₂) ed ozono (O₃).

Il particolato atmosferico è misurato in Lombardia a partire dalla fine degli Anni '70, passando dal particolato totale sospeso al particolato fine PM₁₀ verso la fine degli anni '90 e dalla misura del PM_{2,5} dopo il 2005. Considerata la normativa europea (UNI EN12341/2014), si definisce PM₁₀ la frazione di particelle raccolte con strumentazione avente efficienza di selezione e raccolta stabilita dalla norma e pari al 50% per il diametro aerodinamico di 10 µm. In modo del tutto analogo viene definito il PM_{2,5} (UNI EN12341/2014)

Le principali fonti antropiche del particolato fine sono rappresentate dal traffico veicolare e dai processi di combustione. Il PM₁₀ è in parte emesso direttamente come inquinante primario e in parte si forma in atmosfera a seguito di reazioni chimiche tra composti gassosi (inquinante secondario).

Allo stato attuale sono stati analizzati tre inquinanti atmosferici: il particolato PM₁₀ e PM_{2,5} e gli ossidi di azoto, nello specifico il biossido, facendo riferimento ai dati forniti dal comune di Saronno su base media giornaliera nel quinquennio 2018-2022 per le due tipologie di particolato e su base media oraria per il biossido nello stesso arco temporale.

Dallo studio del particolato atmosferico (PM₁₀ e PM_{2,5}), la città di Saronno rispetta i limiti di legge basati sulle medie annuali, ma dall'analisi dei dati si nota che molto spesso sono presenti dei picchi importanti (per entrambe le tipologie di particolato), fino a quasi tre volte il limite giornaliero imposto. Una situazione di questo tipo rappresenta un rischio elevato per la salute dell'uomo.

Obiettivi e limiti di legge per la protezione della salute umana		
Inquinante	Tipo di limite	Limite
PM ₁₀	Giornaliero	50 µg/m ³ da non superare per più di 35 giorni all'anno
	Annuale	40 µg/m ³ di media annua
PM _{2,5}	Annuale	25 µg/m ³ di media annua

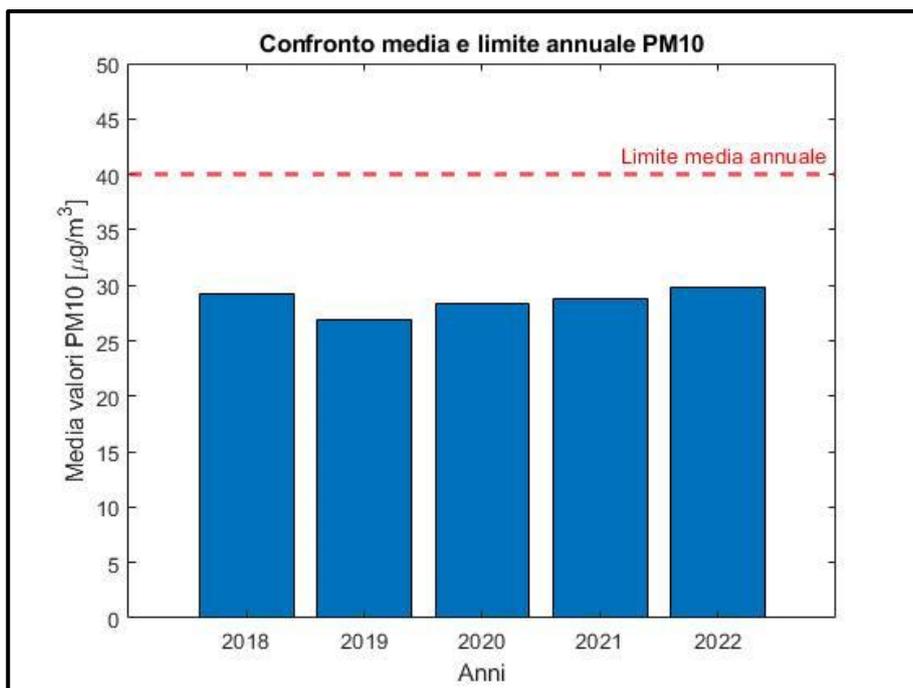


Figura 9. Confronto media e limite annuale PM₁₀ dal 2018 al 2022

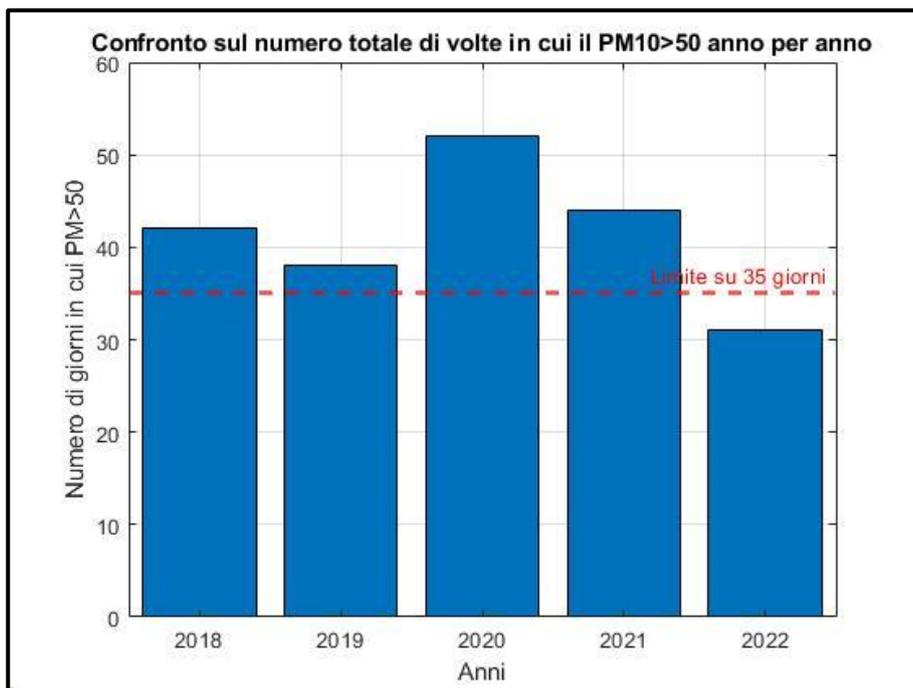


Figura 10. Confronto sul numero di volte in cui il PM₁₀>50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ dal 2018 al 2022

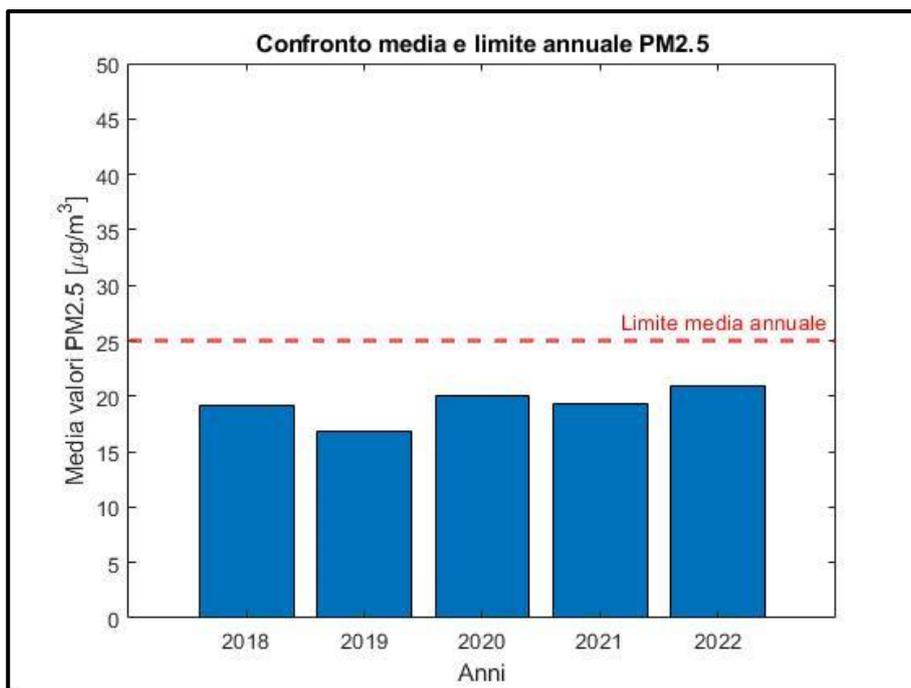


Figura 11. Confronto media e limite annuale PM_{2,5} dal 2018 al 2022

Dallo studio del biossido di azoto (NO₂), i limiti imposti per la protezione della salute umana e le soglie di allarme ed informazione vengono oltrepassati nel quinquennio esaminato (2018-2022). A conferma di quanto descritto, nel grafico di Figura 12 si evince come il limite medio annuo imposto non venga mai rispettato, mentre si può notare come in Figura 13 sia di gran lunga superato il limite imposto sulla media oraria per ben di 18 volte oltre il limite ogni anno. Invece, in Figura 14, viene mostrata quante volte è stata superata la soglia di allarme per tre ore consecutive durante l'anno.

Obiettivi e limiti di legge per la protezione della salute umana

Inquinante	Tipo di limite	Limite
NO ₂	Orario	200 µg/m ³ media oraria da non superare per più di 18 volte all'anno
	Annuale	40 µg/m ³ di media annua

Soglie di allarme ed informazione

Inquinante	Tipo di limite	Limite
NO ₂	Soglia di allarme	400 µg/m ³ misurata su tre ore consecutive

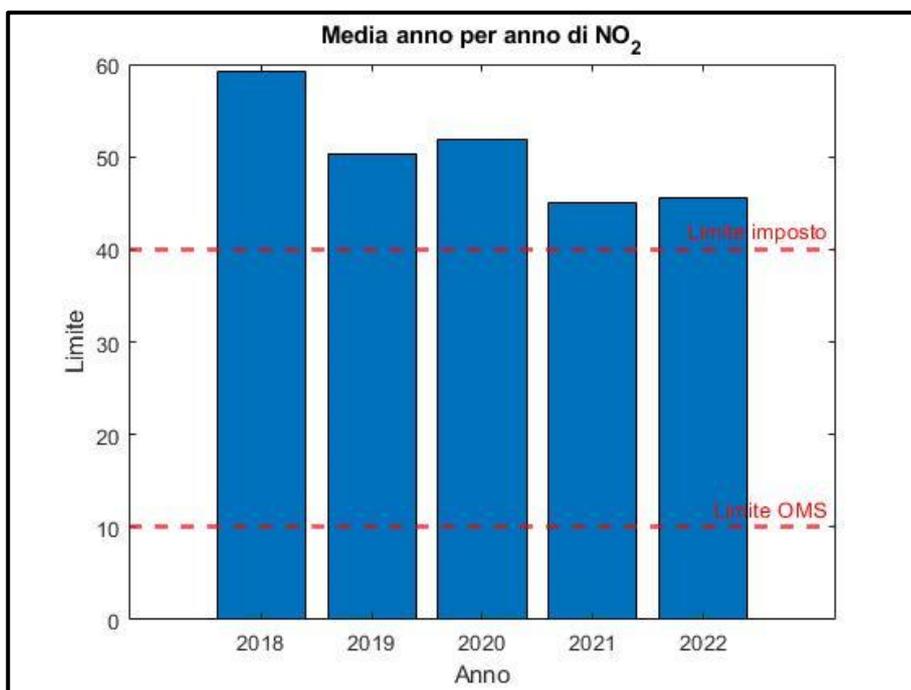


Figura 12. Media anno per anno di NO₂ con i limiti OMS ed il limite imposto dal 2018 al 2022

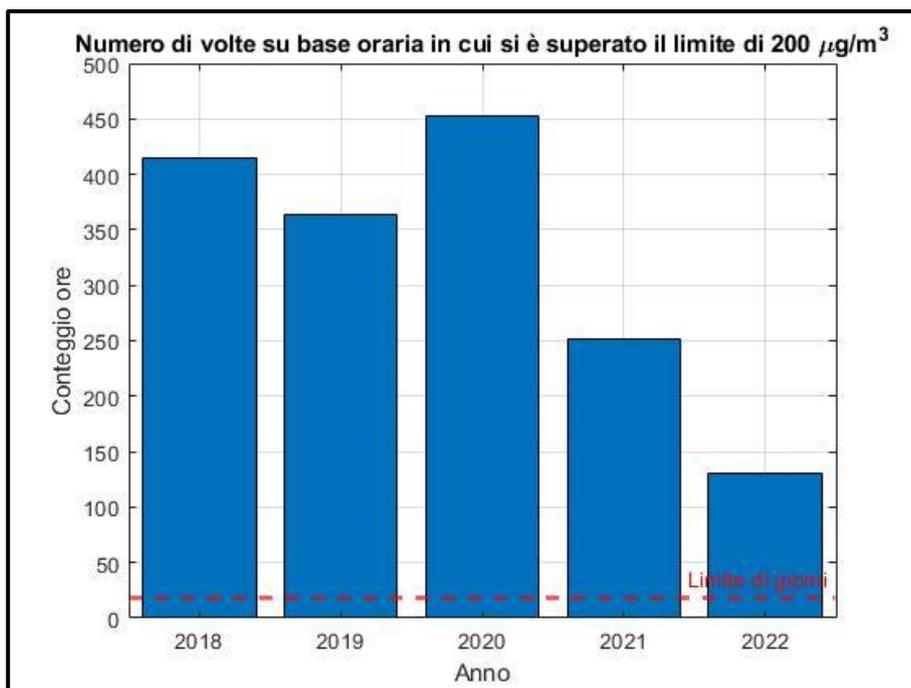


Figura 13. Numero di volte in cui si è superato il limite di 200 µg/m³ dal 2018 al 2022

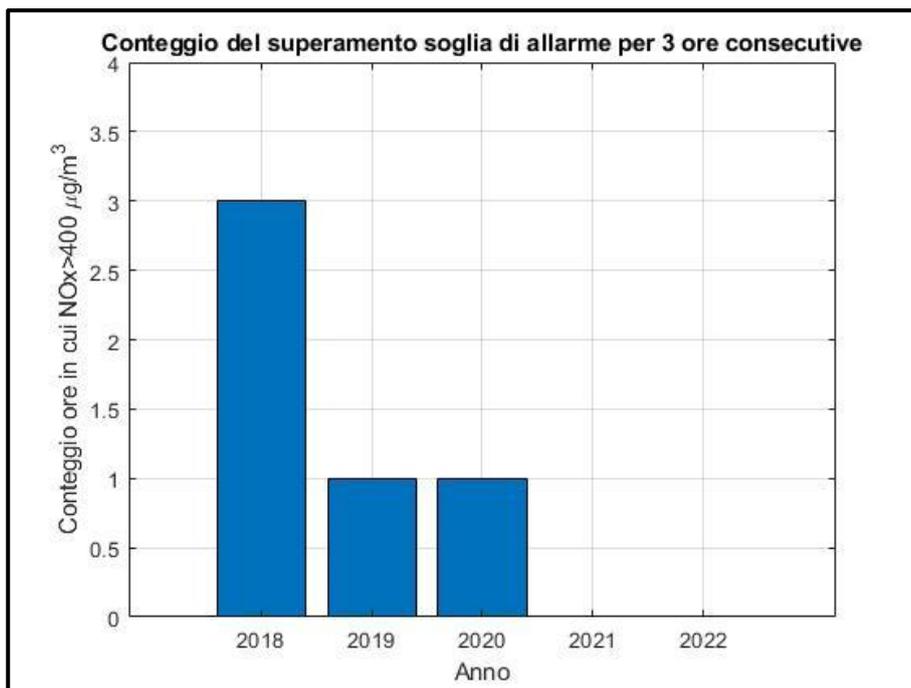


Figura 14. Conteggio del superamento della soglia di allarme per 3 ore consecutive dal 2018 al 2022

5.5 ACQUA

Il territorio di Saronno è caratterizzato da un reticolo idrico suddiviso in reticolo principale e da un reticolo minore. Il reticolo principale è costituito dal torrente Lura, quello minore è costituito da rogge e canali. Il Comune di Saronno, presenta, globalmente, una situazione di criticità moderata o incerta dello stato delle acque superficiali. Le indagini riguardano acquifero superiore, acquiferi miscelati e acquiferi profondi. I rilevamenti chimici effettuati sui pozzi della città per la verifica della situazione delle acque superiori hanno evidenziato una situazione di quasi tutti gli agenti chimici di classe 1 (impatto antropico nullo o trascurabile con pregiate caratteristiche idrochimiche), tranne che per i nitrati (NO₃), che sono in classe 3 (impatto antropico significativo con caratteristiche idrochimiche generalmente buone ma con segnali di compromissione).

5.6 NATURA E BIODIVERSITÀ

Come anticipato nel paragrafo 5.3 il territorio del Comune di Saronno ricade nell'ambito del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) denominato "Parco del Lura" che si localizza in posizione strategica tra il Parco Regionale della Pineta di Appiano Gentile e Tradate e il Parco Regionale delle Groane e comprende la incisione valliva che si forma a valle di Bulgarograsso fino alle porte di Saronno.

Il parco, istituito con D.G.R. 24/11/1995 n. 5311, ai sensi dell'art. 34 della L.R. 30/11/1983 n. 86 e successivi DP, copre una superficie di 140.000 mq, costituendo la più ampia parte adibita a verde presente sul territorio comunale. Si tratta di un parco di interesse sovracomunale per il quale esiste un piano pluriennale di intervento a livello regionale.

Nel corso degli anni, il comune di Saronno, è stato parte attiva in quanto ha permesso il potenziamento ed il miglioramento dell'area naturalistica.

Purtroppo, oltre a tale ricchezza naturalistica, il territorio comunale di Saronno possiede SIC e/o ZPS. Tuttavia i comuni limitrofi posseggono dei Siti che distano poco più di un chilometro ad est del limite comunale:

- SIC Boschi delle Groane IT2050002;
- SIC Pineta di Cesate IT2050001.

5.7 RUMORE

Il Comune di Saronno ha adottato, insieme alla classificazione acustica del proprio territorio, un regolamento per la tutela dall'inquinamento acustico che norma vari aspetti tra i quali eventuali deroghe temporanee ai limiti previsti dalla classificazione stessa, ai sensi dell'Art. 6 comma 1 lettera e della legge 26/10/1995 n. 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico", pubblicata sulla gazzetta ufficiale il 30/10/1995 e poi integrata con le successive norme d'attuazione. Inoltre, ha anche aggiornato la mappatura del rumore prodotto dalle strade di competenza comunale su cui transitano più di 3.000.000 di veicoli/anno ai sensi del Decreto Legislativo n. 194/2005.



Figura 15. Stralcio Allegato 1 - Aggiornamento della mappatura acustica degli assi stradali principali D. Lgs. 194/2005

Il Comune di Saronno, in collaborazione con il Centro di riferimento per il Rumore delle Infrastrutture dei Sistemi di Trasporto Aeroportuale e Lineari di ARPA Lombardia, nel 2007, ha realizzato la mappatura del rumore prodotto dalle strade di propria competenza su cui transitano più di 6.000.000 di veicoli/anno. Sulla base dei dati di traffico censiti nel 2007, queste strade coprono una lunghezza di circa 2 km e si riferiscono ad un tratto di 450 metri di v. le Lombardia, ad tratto di 1080 metri di via Lazzaroni - v. le Europa e ad un tratto di 225 metri di via Novara.

Si riporta, nelle successive figure e tabelle, il numero totale di edifici esposti per le due aree di v. le Lombardia e via Lazzaroni - v. le Europa - via Novara a determinati livelli dell'indicatore Lden2.

v.le Lombardia		via Lazzaroni - v.le Europa – via Novara	
L DEN (dBA)	N_EDIFICI	L DEN (dBA)	N_EDIFICI
55 – 59	3	55 – 59	28
60 – 64	1	60 – 64	13
65 – 69	6	65 – 69	12
70 -74	1	70 -74	4
> 75	0	> 75	0

Successivamente, nel 2008, è stato predisposto il Piano d'Azione per la riduzione del rumore ambientale dovuto alle strade comunali con più di 6.000.000 veicoli all'anno ed è stata effettuata una stima accurata del numero di persone esposte a Lden ≥ 70 dB(A) e/o a Lnight ≥ 60 dB(A).

I risultati, riferiti ai soli residenti nell'ambito del territorio comunale di Saronno, indicano che il numero di persone complessivamente esposte a Lden o 70 dB(A) e a Lnight o 60 dB(A) risulta, rispettivamente, di 20 e di 28 unità.

5.8 CONSIDERAZIONI SINTETICHE

A conclusione dello studio descritto nel presente documento, di seguito si schematizzano i temi fondamentali trattati, individuando gli elementi di forza e le criticità evidenziate dall'analisi ambientale preliminare effettuata.

Componente ambientale	Punti di forza	Criticità
Viabilità e traffico	Elevata accessibilità stradale	Elevati flussi di traffico
		Elevati livelli di congestione
	Elevata accessibilità ferroviaria	Rete ciclabile frammentata e incompleta
		Interscambio/intermodalità difficoltosa
Aria		Zona A1
		Qualità dell'aria generalmente al di sotto dei valori limite, salvo alcune punte
Acqua	Presenza di un reticolo idrico	L'area presenta, globalmente, una situazione di criticità moderata
Natura e biodiversità	Presenza del PLIS Parco del Lura nel territorio comunale e nell'intorno	Eccessiva attività antropica a discapito del territorio
	Rete ecologica Provinciale (a margine)	Decremento della biodiversità
Paesaggio e Beni storico-artistici		Tendenza all'occupazione di suolo ai fini edilizi e infrastrutturali
Rumore		Sulla base delle analisi effettuate nel 2008, sono emersi punti criticità in corrispondenza di strade principali di competenza comunale su cui transitano più di 6.000.000 di veicoli/anno con superamenti diurni e notturni dei limiti di legge.

6 OBIETTIVI E CONTENUTI GENERALI DEL PGTU

Il Piano Urbano del Traffico (di seguito PUT) è uno strumento di programmazione di livello comunale introdotto dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 1986 (“Disciplina della circolazione stradale nelle zone urbane ad elevata congestione del traffico veicolare. Piani urbani del traffico”) e meglio definito dall’art. 36 del nuovo Codice della Strada (D.Lgs. n. 285 del 30 aprile 1992 e s.m.i.), che ne rende obbligatoria l’adozione per tutti i Comuni con popolazione residente superiore ai 30.000 abitanti, nonché per quelli che risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo, che registrino una particolare affluenza turistica in particolari periodi dell’anno o siano comunque impegnati alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

L’art. 36 definisce anche gli obiettivi del PUT, che dev’essere finalizzato “[...] ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi [...]”.

Secondo le Direttive del Ministero dei Lavori Pubblici del 24 giugno 1995, la redazione, l’adozione e l’attuazione dei Piani Urbani del Traffico (PUT) deve avvenire secondo un ordine che corrisponde a differenti contenuti progettuali. Nel complesso, vengono identificati tre livelli di intervento:

1. il **Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU)**, corrispondente ad un piano-quadro, esteso all’intero centro abitato e volto a definire e a dimensionare gli interventi complessivi del PUT in termini di politica intermodale adottata, qualificazione funzionale della viabilità, occupazioni di suolo pubblico, servizi di trasporto collettivo;
2. i **Piani Particolareggiati del Traffico Urbano (PPTU)**, che possono consistere in piani di massima per l’attuazione del PGTU, relativi ad ambiti territoriali più ristretti (centro storico, singoli quartieri o frazioni, ecc.), o in alternativa a specifici ambiti di intervento settoriale (piano particolareggiato della sosta, del centro storico, del trasporto pubblico, Biciplan, ecc.);
3. i **Piani Esecutivi del Traffico Urbano (PETU)**, che definiscono lo sviluppo operativo dei Piani particolareggiati.

Le procedure di redazione sono definite dalle Direttive Ministeriali, che ne definiscono gli obiettivi, le metodologie di indagine, gli indicatori di valutazione, dando così l’indicazione per possibili strategie e corrispondenti modalità di intervento.

In particolare, le direttive indicano che il PUT deve partire da una valida ricostruzione dello stato di partenza del traffico, che sarà tanto più veritiero quanto più articolata e dettagliata sarà la campagna di indagini. Per questo motivo sono ritenute fondamentali alcune rilevazioni, quali:

- un dettagliato inventario della rete stradale in termini di caratteristiche geometriche e funzionali;
- conteggi dei flussi di traffico;
- verifiche della domanda e dell’offerta di sosta;
- nell’eventualità che il piano sia esteso anche al trasporto pubblico urbano, conteggi dei passeggeri saliti e discesi;

- analisi sulla domanda di mobilità, da condursi di norma mediante indagini campione o la raccolta di dati analoghi (Big Data);
- verifiche sull'incidentalità.

Per quanto attiene invece agli obiettivi, la redazione del PUT dev'essere finalizzata al miglioramento delle condizioni di circolazione (fluidità dei movimenti veicolari) e della sicurezza stradale, ma anche alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, al risparmio energetico, alla coerenza con la pianificazione urbanistica, nonché al rispetto dei valori ambientali. Tali obiettivi devono essere perseguiti secondo un ben preciso ordine di priorità, definito dalle Direttive come segue:

1. circolazione dei pedoni;
2. movimento dei veicoli per il trasporto collettivo di linea (urbani ed extraurbani);
3. movimento degli altri veicoli motorizzati;
4. sosta dei veicoli motorizzati.

Le strategie di intervento che possono essere adottate per raggiungere questi obiettivi, derivano dall'analisi del contesto naturale e antropico da cui si parte e in cui si deve operare. Migliorare le condizioni di vivibilità attraverso il rispetto delle necessità dei fruitori della strada significa:

- migliorare l'offerta di trasporto pubblico o privato collettivo;
- individuare le aree a prevalente vocazione pedonale e le zone in cui limitare il transito veicolare;
- istituire le "isole ambientali" (ovvero aree composte di strade locali in cui vigono norme di comportamento particolarmente favorevoli agli utenti non motorizzati);
- incentivare e trasferire quote sempre più significative di persone dal mezzo privato a quello pubblico;
- promuovere e adottare azioni di "buon" governo della domanda di mobilità.

Gli interventi, nel loro complesso, dovranno formare un insieme integrato e coerente, atto a definire:

- la gerarchizzazione geometrico-funzionale della rete stradale;
- lo schema circolatorio del traffico motorizzato;
- la regolazione della sosta;
- l'assetto della rete ciclopedonale;
- l'organizzazione del sistema di trasporto pubblico a servizio dell'area urbana.

Gli elaborati di piano devono indicare i criteri di attuazione dei singoli interventi e le modalità di gestione delle situazioni di emergenza ambientale.

si richiama nel seguito una prima proposta di una lista di tematiche ed obiettivi che dovranno essere integrati nel Rapporto Ambientale del PGTU fra i quali, quelli maggiormente correlati al tema della mobilità, vi sono i seguenti.

MACRO-TEMA	TEMA SPECIFICO	OBIETTIVO
EQUILIBRIO GLOBALE	Clima e atmosfera	Ridurre i consumi energetici nei trasporti
RISORSE NATURALI	Aria	Mantenere/migliorare la qualità dell'aria locale Ridurre le emissioni di inquinanti atmosferici
	Acqua	Mantenere la qualità della rete idrica
	Clima acustico	Ridurre il livello di inquinamento acustico
AMBIENTE UMANO	Infrastrutture	Realizzare e mantenere infrastrutture per servizi e trasporti necessarie e sicure
	Spazi aperti	Realizzare e mantenere spazi aperti adeguati ed accessibili
	Percezione della salute	Tutelare/migliorare la situazione sanitaria, la percezione della salute e di sicurezza dei cittadini

In accordo con gli obiettivi generali enunciati dalla normativa, verrà successivamente sviluppato un elenco finale di obiettivi che saranno di riferimento nel Rapporto Ambientale della VAS.

6.1 INDICATORI PRELIMINARI DI RIFERIMENTO

Il presente documento di Scoping della VAS del PGTU, in fase di elaborazione, ha selezionato un primo elenco di indicatori (riferendosi anche a quelli proposti nella VAS del PTCP della Provincia di Varese), in base alla loro significatività per il contesto saronnese oggetto di studio.

Gli indicatori sono suddivisi per macrotemi ambientali e contraddistinti dai codici identificativi (sono stati mantenuti quelli attribuiti nel PTCP); vengono di seguito riportati.

Macrosettore	Indicatore
Risorse ambientali primarie	A01 Livello di criticità dell'aria
	A02 Consumo di acqua
	A05 Superficie a verde pubblico
	A07 Superficie boschiva
	A08 Superficie agricola
	A09 Consumo di suolo in ambito agricolo
	A10 Superfici bonificate
	A11 Superficie di rete ecologica comunale
Infrastrutture ed attività antropiche	B03 Superficie edificata
	B04 Superficie urbanizzata a destinazione produttiva
	B05 Frammentazione degli insediamenti produttivi
	B07 Intensità di traffico
	B08 Numero di salite-discese nelle stazioni ferroviarie
	B09 Densità di strade e ferrovie
	B10 Densità di piste ciclabili
Fattori di interferenza	C01 Consumo di energia
	C02 Rifiuti urbani prodotti
	C03 Rifiuti destinati alla raccolta differenziata
	C04 Acque destinate alla depurazione
	C05 Livello di criticità idrogeologico
	C06 Esposizione al rumore

Nel corso delle successive attività verranno verificati ed eventualmente sviluppati indicatori più appropriati per l'analisi del contesto ambientale e la successiva valutazione degli effetti ambientali rilevanti determinati dal PGTU in oggetto.

Macrosettore	Indicatore	Settore di riferimento	Descrizione	Unità di misura
Risorse ambientali primarie	A01 Livello di criticità dell'aria	Aria	Consente il monitoraggio del livello di criticità dell'aria, espresso da una serie di variabili rappresentanti le concentrazioni di CO, NO ₂ , SO ₂ , O ₃ , Polveri e l'esposizione di popolazioni e beni architettonici e ambientali.	Somma di fattori peso specifici degli indicatori relativi alla produzione di inquinamento e di quelli relativi alla protezione di soggetti recettori (si veda Piano di Risanamento della Qualità dell'Aria - PRQA - Regione Lombardia)
Infrastrutture ed attività antropiche	B07 Intensità di traffico	Mobilità	Descrive quantitativamente il grado di utilizzo e di saturazione della rete viabilistica stradale e autostradale	Numero medio di veicoli circolanti/Km*giorno.
	B08 Numero di salite-discese nelle stazioni ferroviarie		Individua il numero di viaggi, compiuti su ferrovia, nell'area di riferimento	Numero di movimenti utili in ingresso e in uscita dalle stazioni
	B09 Densità di strade e ferrovie		Esprime il grado di saturazione del territorio in termini di infrastrutture viabilistiche s.l. (ferrovie e/o autostrade, strade statali, provinciali e locali nei tratti extra-urbani).	Km di strade e/o di ferrovie/Km ² di territorio
	B10 Densità di piste ciclabili		Esprime il rapporto percentuale tra la lunghezza delle piste ciclopedonali, esistenti o previste (in sede propria o riservata), e la lunghezza della rete stradale, esistente o prevista	Km di piste ciclopedonali/Km di strade (%) oppure Km di piste ciclopedonali/abitante oppure Km piste ciclopedonali/Km ² di territorio
Fattori di interferenza	C01 Consumo di energia	Energia	Definisce l'ammontare totale dei consumi di energia (usi civili, attività produttive e trasporti).	Ktep/abitante*anno oppure Ktep/anno
	C06 Esposizione al rumore	Rumore	Rumore ambientale di fondo, relativo a un'area di riferimento	Leq (Livello equivalente continuo), espresso in dB(A), corrispondente al livello di pressione sonora costante che contiene la stessa quantità di energia di quello reale variabile, nello stesso intervallo di tempo.