



Comune di Arcore  
Provincia di Monza e della Brianza

## **VERBALE DELLA CONFERENZA DI VERIFICA DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE – VAS DEL PIANO GENERALE DEL TRAFFICO URBANO (PGTU) DEL COMUNE DI ARCORE**

Il giorno 22/07/2014 alle ore 11.00 si è svolta presso la sede municipale la prima conferenza di verifica della Valutazione Ambientale - VAS del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Arcore.

### **ELENCO DEI SOGGETTI INVITATI ALLA CONFERENZA**

Enti territorialmente interessati e di confine:

- Regione Lombardia. DG Territorio e Urbanistica;
- Provincia di Monza e Brianza;
- Comuni contermini: Vimercate, Biassono, Concorezzo, Lesmo, Campearada, Usmate Velate e Villasanta;

Soggetti competenti in materia ambientale:

- A.R.P.A. Lombardia. Dipartimento di Monza e Brianza;
- A.S.L. della Provincia di Monza e Brianza;
- Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia;
- Parco della Valle del Lambro;
- PLIS dei Colli Briantei;
- PLIS della Cavallera;

Pubblico e Pubblico interessato:

- A.N.A.S. S.p.A.;
- Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.;
- Trenord S.r.l.;
- Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.;
- Comando Provinciale dei V.V.F.;
- associazioni di categoria;
- ordini professionali;
- associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale;
- cittadini, associazione di cittadini e chiunque abbia interesse anche per la tutela di interesse diffusi.

### **ELENCO DEI SOGGETTI PARTECIPANTI ALLA CONFERENZA**

Polizia Locale di Arcore, nella persona del Funzionario Responsabile Dott. Marco Bergamaschi – **AUTORITA' PROCEDENTE**

Servizio Gestione Territorio del Comune di Arcore, nella persona del Responsabile Arch. Roberto Parolini – **AUTORITA' COMPETENTE**

Servizio Sviluppo del Territorio del Comune di Arcore, nella persona dell'Ing. Elda Mariotti , SEGRETARIO VERBALIZZANTE

Agenzia per la Protezione dell'Ambiente della Lombardia – Dipartimento di Monza, nella persona dell'Ing. Laura Tomassini

Dott. Vezzani Riccardo della Società Nuova Qualità Ambientale Srl . incaricato della redazione del Rapporto Preliminare

Arch. Fusari Roberto tecnico incaricato della redazione del Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Arcore

L'Arch.. Roberto Parolini introduce brevemente la Conferenza in argomento.

L'Arch. Fusari illustra sinteticamente i contenuti della proposta di Piano, precisando che:

L'Amministrazione Comunale di Arcore ha predisposto un primo Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) nel 1999: successivamente ne è stato redatto un altro nel 2006, mai adottato, che si avvale di una campagna di rilevamento del traffico veicolare che analizza sia i flussi veicolari sia le origini/destinazioni dei veicoli, così da predisporre una matrice origine/destinazione e contestualmente un grafo di rete in grado di modellizzare le dinamiche del traffico veicolare allo stato attuale e in due scenari di progetto, relazionati a due fasi temporali di attuazione.

Sulla base delle indagini traffico già effettuate, aggiornate tramite una nuova campagna di rilevamento ad hoc, di ulteriori elementi di carattere generale e particolare su alcuni aspetti della mobilità e in funzione degli interventi previsti dal vigente Piano di Governo del Territorio (PGT), l'Amministrazione Comunale ha intrapreso l'elaborazione di un nuovo PGTU in grado di individuare le mutate dinamiche di mobilità del territorio comunale, nuovi obiettivi, strategie e azioni a breve termine, ovvero il biennio proprio del campo di azione del PGTU, ma anche a lungo termine, ovvero nello scenario di attuazione degli interventi di PGT.

Obiettivo generale della pianificazione del traffico è il miglioramento della mobilità, ovvero del numero di spostamenti all'interno di una determinata area e in un intervallo definito di tempo: questo è perseguibile agendo sia sul contenimento e sulla riorganizzazione del traffico, sia attraverso azioni di più ampio spettro sull'accessibilità alle destinazioni urbane. Altri obiettivi di un PGTU sono:

- la riduzione della congestione da traffico;
- la riqualificazione ambientale degli spazi pubblici e della città in generale;
- la diminuzione dell'inquinamento;
- il miglioramento delle condizioni di sicurezza.

La norma vigente definisce l'ambito di validità temporale del PGTU pari a due anni e definisce lo stesso PGTU quale piano di azioni possibili con un quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato rispetto a quello attuale. Tuttavia, come già esposto in merito alle analisi dei quadri macroubanistici delle reti di trasporto, vi sono alcuni interventi particolarmente importanti per Arcore che non possono essere stimati realizzabili certamente entro il biennio.

Sono quindi predisposte due soglie temporali alle quali corrispondono altrettanti assetti della rete di trasporto in funzione della realizzazione delle opere previste nell'assetto macroubanistico: tra queste è preponderante la realizzazione dell'autostrada Pedemontana e dell'opera connessa della tangenziale di Arcore che, come detto, sono in grado di trasferire all'esterno del centro abitato buona parte dei flussi di attraversamento.

Sono individuati:

- l'assetto di breve termine, da attuarsi nell'arco temporale di validità del PGTU, a quadro infrastrutturale sostanzialmente invariato nel quale sono inseriti gli interventi proposti dal piano;

- l'assetto di lungo termine sostanzialmente coincidente con la domanda e l'offerta di trasporto che si ipotizza a PGT attuato, da concretizzarsi oltre il biennio, nel quale ricadono i grandi interventi infrastrutturali quali l'autostrada Pedemontana, la tangenziale di Arcore, la soppressione dei passaggi a livello sulla linea per Carnate e un nuovo collegamento stradale a superamento della stessa linea ferroviaria, assetto predisposto anche al fine di consentire una verifica di coerenza delle previsioni e delle proposte

Il PGTU fornisce indicazioni generali in merito alla dinamica del traffico veicolare derivante dall'attuazione degli interventi di breve e lungo periodo, tramite l'ausilio del modello di simulazione del traffico veicolare predisposto.

Il Dott. Vezzani Riccardo, illustra altresì il contenuto del rapporto preliminare, ribadendo che:

La DGR n. 761/2010 definisce schemi procedurali da assumersi per i processi di Verifica di assoggettabilità alla VAS, nell'ottica di una effettiva integrazione con il percorso di costruzione del Piano.

Non essendo presente uno schema di riferimento per il caso in oggetto, in quanto non direttamente disciplinato dalla normativa regionale, è assunto il Modello generale fornito dalla stessa DGR, che sviluppa la procedura attraverso i seguenti passaggi:

- avvio del procedimento;
- individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
- elaborazione di un Rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano, facendo riferimento ai criteri dell'Allegato II della Direttiva;
- messa a disposizione del Rapporto preliminare e avvio della Verifica;
- convocazione Conferenza di Verifica;
- decisione in merito alla Verifica di assoggettabilità alla VAS;
- messa a disposizione del pubblico delle conclusioni adottate

Il Rapporto preliminare è sviluppato secondo la seguente struttura:

- il Capitolo 2 definisce e analizza il quadro di riferimento delle attenzioni ambientali (sensibilità vulnerabilità e criticità), pertinenti per il caso in oggetto, da assumersi per la successiva verifica dei potenziali effetti attesi dal PGTU; a conclusione, l'insieme dei differenti elementi di attenzione emersi sono sintetizzati attraverso l'evidenziazione degli elementi di criticità rilevati allo stato attuale nel territorio comunale, verso cui il PGTU dovrà relazionarsi e trovare specifica risposta;
  - il Capitolo 3 è dedicato alla descrizione dei contenuti del PGTU, riportati assumendo la struttura proposta dallo stesso Piano;
  - il Capitolo 4 analizza e valuta i potenziali effetti attendibili dalle diverse azioni proposte dal PGTU, nei diversi scenari proposti, verificando:
    - i potenziali effetti inducibili sulla rete viaria;
    - i potenziali effetti inducibili sulla qualità dell'aria;
    - i potenziali effetti inducibili sul clima acustico;
    - i potenziali effetti inducibili su Rete Natura 2000;
- la fase di verifica si conclude con l'analisi del livello di integrazione dei riferimenti di sostenibilità ambientale (pertinenti per il caso in oggetto) raggiunto dalle scelte proposte dal PGTU.

Tale struttura complessiva è proposta al fine di fornire all'Autorità Competente per la VAS individuata tutte le informazioni necessarie per poter comprendere il quadro complessivo dei potenziali effetti (positivi e/o problematici) attendibili dal PGTU e poter formulare le proprie considerazioni in merito alla necessità di procedere alla VAS, ovvero di non assoggettare il Piano alla stessa.

L'obiettivo generale del PGTU è correlato al miglioramento della mobilità, ossia del numero di spostamenti all'interno di una determinata area e in un intervallo definito di tempo; tale obiettivo è perseguibile agendo sia sul contenimento e sulla riorganizzazione del traffico, sia attraverso azioni, di più ampio spettro, sull'accessibilità alle destinazioni urbane.

La riduzione della mobilità in termini generali non è quindi un obiettivo della pianificazione del traffico, in quanto è la possibilità di muoversi e di accedere con facilità alle funzioni e ai servizi che rende qualificante la vita nelle aree urbane.

Ai sensi dell'art. 36, comma 4, del D.lgs n. 285/1992, il PGTU è finalizzato:

- alla riduzione della congestione da traffico;
- alla riqualificazione ambientale degli spazi pubblici e della città in generale;
- alla diminuzione dell'inquinamento;
- al miglioramento delle condizioni di sicurezza.

La principale criticità registrata per il Comune di Arcore è l'esistenza di attraversamenti impropri del traffico veicolare in zone residenziali distribuite sulla rete minore, con conseguente generazione di condizioni di congestione, pericolosità, inquinamento e inefficacia complessiva del sistema viario.

Nello scenario di Breve termine, il PGTU propone, pertanto, specifici interventi finalizzati ad eliminare tali condizioni, attraverso l'identificazione di una rete principale più fluida e capace di diminuire così le attuali congestioni e i traffici di attraversamento improprio sulla rete minore.

Gli obiettivi di fluidificazione della rete principale, della protezione delle aree residenziali dal traffico di attraversamento improprio e del miglioramento delle condizioni di sicurezza stradale sono perseguiti con azioni su assi e nodi stradali.

In tale ottica, il PGTU propone, altresì, azioni finalizzate alla moderazione del traffico, con la realizzazione di Zone Residenziali (ZR) e di Zone a Traffico Limitato (ZTL). Parallelamente alla tutela dei quartieri residenziali e della viabilità locale dal transito dei flussi di traffico impropri, è, inoltre, definito uno schema di rete per il transito dei mezzi pesanti, eliminando i relativi flussi soprattutto nel tratto centrale dell'asse Casati-Gilera, particolarmente congestionato e dove si sovrappongono, in un contesto ambientale delicato, utenze di tipo molto diverso, dal pedone agli stessi mezzi pesanti.

Al fine di ridurre la congestione da traffico privato favorendo modalità sostenibili, il PGTU prevede interventi atti al completamento e alla messa in funzione della rete ciclo-pedonale, oggi rilevata fortemente frammentata ed inefficace, in grado di facilitare (ed incentivare) gli spostamenti alternativi al mezzo motorizzato.

Al miglioramento delle accessibilità locali e al contestuale miglioramento della congestione da traffico, il PGTU introduce altresì azioni finalizzate alla razionalizzazione del sistema della sosta in ambito urbano.

Nello scenario di Lungo termine, il PGTU correla le proprie proposte all'assetto infrastrutturale esogeno che verrà a realizzarsi nel contesto di inserimento del territorio comunale, in un'ottica di garantire il mantenimento delle migliori condizioni raggiunte con gli interventi proposti dello scenario di Breve termine.

In aggiunta, il PGTU propone l'attuazione di specifiche "Isole Ambientali" che corrispondono agli ambiti di moderazione del traffico definiti nel Breve termine.

Infine, in entrambi gli scenari, le scelte proposte dal PGTU di fluidificazione del traffico lungo gli assi principali e di moderazione del traffico in zone residenziali, e quindi, nel complesso, di risoluzione degli attraversamenti impropri, permettono di fatto di migliorare le attuali condizioni di inquinamento atmosferico e di disturbo acustico in ambiti sensibili.

L'insieme degli interventi proposti dal PGTU permettono dunque di risolvere le attuali criticità rilevate all'interno del territorio comunale, agendo sia sul contenimento e sulla riorganizzazione del traffico, sia attraverso azioni relative all'accessibilità alle diverse destinazioni urbane.

ARPA Lombardia richiede se nella valutazione in esame sia stata fatta la verifica con gli scenari (attuati e non attuati) contenuti sia nel PGT vigente del Comune di Arcore, sia rispetto ai precedenti strumenti urbanistici.

Il Dott. Vezzani risponde che questo aspetto è stato analizzato e comprende l'istanza di ARPA, asserendo che tale concetto sarà esplicitato maggiormente all'interno del rapporto preliminare. Ribadisce inoltre che la

Provincia di Monza e Brianza in sede di emissione parere a seguito dell'adozione del PGT del Comune di Arcore, aveva espresso la necessità di valutare l'impatto sulla rete stradale secondo quanto contenuto nell'Allegato A del PTCP della Provincia di Monza e Brianza.

ARPA Lombardia richiede inoltre di conoscere la tempistica per la realizzazione delle infrastrutture previste nello scenario di lungo periodo.

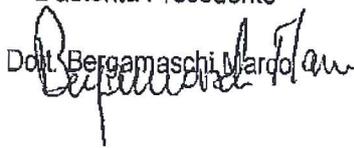
L'Arch. Parolini ribadisce che però non vi sono ancora tempi certi per l'avvio delle opere suddette.

ARPA Lombardia prende atto del Piano e dichiara di far pervenire a mezzo PEC le osservazioni eventuali.

La Conferenza si chiude alle ore 12.30

L'autorità Procedente

Dott. Bergamaschi Marco



L'autorità Competente

Arch. Roberto Parolini

ARPA Lombardia

Ing. Laura Tomassini

