

TESTO EMENDATO

Milano



Comune
di Milano



AREA PIANIFICAZIONE e
PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ
Allegato alla proposta di Deliberazione di
Consiglio Comunale n. 3644/2018
Composto da n. 64 fogli
Direttore dell'Area
Ing. Stefano Riazzola
Allegato 7

Allegato alle proposte CC
IL SEGRETARIO GENERALE
(Dott. Fabrizio Dall'Acqua)

Allegato 7

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

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

PROPOSTA DI CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI

PROPOSTA DI ACCOGLIMENTO

**IL DIRETTORE
DELL'AREA PIANIFICAZIONE E
PROGRAMMAZIONE MOBILITÀ**

Ing. Stefano Riazzola

Milano, 28.09.2018

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

PREMESSA

Il presente documento “Proposta di controdeduzioni alle osservazioni - Proposta di accoglimento” raggruppa i contributi che in relazione alla loro natura si sono considerati in linea con le strategie del piano e quindi meritevoli di accoglimento, con inserimento nei documenti costituenti il Piano di quanto puntualmente richiesto dall'osservante con eventuali modifiche di figure, tavole o altre parti di testo correlate e conseguenti all'accoglimento.

Nelle schede che costituiscono il documento sono riportate per esteso le risultanze dell'attività istruttoria e sono indicate le conseguenti proposte di emendamento al testo dei documenti di Piano, delle figure e delle tavole.

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

INDICE

001_01.....	7	073_07	46	129_15.....	87
058_01.....	8	097_02	47	099_05.....	88
058_02.....	9	097_03	49	129_17.....	90
058_03.....	10	142_18	50	129_18.....	91
058_04.....	11	046_01	51	058_32.....	92
058_08.....	12	046_02	52	061_03.....	93
099_04.....	14	046_03	53	063_11.....	94
118_01.....	15	084_10	54	089_02.....	95
095_01.....	17	058_15	55	118_15.....	97
118_06.....	19	044_01	57	097_01.....	98
099_06.....	20	061_01	59	116_02.....	100
118_07.....	21	076_05	61	023_08.....	101
071_01.....	22	083_05	63	102_25.....	102
118_08.....	23	084_11	65	126_05.....	103
118_09.....	24	093_05	66	118_10.....	105
118_02.....	25	071_02	67	117_02.....	106
118_03.....	26	123_06	68	118_11.....	108
118_04.....	27	125_01	69	118_12.....	109
058_13.....	28	129_11	70	058_43.....	111
117_04.....	29	058_20	71	118_13.....	112
063_02.....	31	058_21	73	071_03.....	113
118_05.....	32	058_23	75	021_07.....	114
126_16.....	33	058_26	77	101_07.....	116
126_17.....	35	058_28	78	021_01.....	118
126_24.....	36	063_05	79	021_02.....	119
099_08.....	37	063_06	80	021_03.....	120
084_02.....	39	063_07	81	101_01.....	121
099_10.....	41	129_14	82	101_02.....	122
038_01.....	42	046_04	83	101_03.....	123
073_06.....	43	046_05	84	061_08.....	124
106_04.....	44	117_01	85	046_06.....	126

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
001_01	ALBERTO CATAPANO	448276/2017	09/08/2017 15:27:18

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
Vanno bene i controlli ma l'incentivazione a comportamenti corretti di mobilità e fruizione della strada va affrontata anche con strumenti di sensibilizzazione e informazione al cittadino

Testo originale	Testo nuovo
Incentivare i comportamenti 'corretti' di mobilità e fruizione della strada, attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli	Incentivare i comportamenti 'corretti' di mobilità e fruizione della strada, attraverso una maggiore sensibilizzazione e informazione ai cittadini e attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
La frase, così come formulata dall'osservazione, specifica con maggiore chiarezza il concetto espresso.

Modifica proposta
A pagina 13, la tabella 1.1 Obiettivi di Piano, al punto 1.d il testo originale viene sostituito da "Incentivare i comportamenti 'corretti' di mobilità e fruizione della strada, attraverso una maggiore sensibilizzazione e informazione ai cittadini e attraverso un maggiore e più efficace controllo del rispetto delle regole di circolazione e sosta dei veicoli".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_01	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
1.2 Obiettivi generali e specifici del PUMS	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
L'obiettivo della sostenibilità attraverso veicoli a zero emissioni non significa solo aumentare l'efficienza in tal senso del trasporto pubblico, ma anche e soprattutto favorire la mobilità attiva, l'unica davvero a zero emissioni. Si ritiene necessario integrare il paragrafo dedicato alla enunciazione delle scelte strategiche con tale considerazione

Testo originale	Testo nuovo
È una centralità necessaria nei fatti, sollecitata da tutti i soggetti consultati nel percorso di elaborazione del PUMS, e coerente con le politiche e le migliori pratiche europee e questo può avvenire aumentando l'efficienza del sistema trasporto pubblico anche attraverso la valorizzazione di tecnologie digitali, sistemi intelligenti e mezzi elettrici.	E favorendo la diffusione della mobilità pedonale e ciclabile

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Il testo nuovo che si chiede di aggiungere è coerente con il contenuto del capitolo 1.2

Modifica proposta
A pagina 11, nel capitolo 1.2, alla fine del secondo capoverso, dopo le parole "sistemi intelligenti e mezzi elettrici" inserire "e favorendo la diffusione della mobilità pedonale e ciclabile"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_02	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
Evidenziare sin dalle premesse gli obiettivi di riduzione dell'impronta ecologica della mobilità anche attraverso il riconoscimento esplicito del ruolo della mobilità pedonale e ciclistica.

Testo originale	Testo nuovo
Il PUMS attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità più efficiente anche verso veicoli a zero emissioni.	Il PUMS attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità più efficiente e a bassa impronta ecologica anche attraverso la promozione della mobilità pedonale e ciclistica e la diffusione di veicoli a zero emissioni.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
La frase, così come formulata dall'osservazione, specifica con maggiore chiarezza il concetto espresso.

Modifica proposta
A pagina 11, al capitolo 1.2 il primo capoverso si sostituisce la frase "Il PUMS attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità più efficiente anche verso veicoli a zero emissioni." con "Il PUMS attribuisce centralità ai concetti, tra loro coerenti, di sostenibilità e di innovazione per una mobilità più efficiente e a bassa impronta ecologica anche attraverso la promozione della mobilità pedonale e ciclistica e la diffusione di veicoli a zero emissioni".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_03	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
Evidenziare sin dalle premesse gli obiettivi di riduzione dell'impronta ecologica della mobilità anche attraverso il riconoscimento esplicito del ruolo della mobilità pedonale e ciclistica. (V. Tabella 1.1; punto 1.a)

Testo originale	Testo nuovo
Garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato	Garantire elevata accessibilità alla città mediante l'ottimizzazione dell'offerta e l'integrazione dei diversi sistemi di trasporto pubblico e/o privato, nonché attraverso la promozione della mobilità attiva (pedonale e ciclistica)

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
La frase, così come formulata dall'osservazione, specifica con maggiore chiarezza il concetto espresso.

Modifica proposta
A pagina 13, nella tabella 1.1 "Obiettivi di piano" nel punto 1.a dopo le parole "trasporto pubblico e/o privato" aggiungere ", nonché attraverso la promozione della mobilità attiva (pedonale e ciclistica)".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_04	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
nel ragionamento sugli elementi che costituiscono punti di contatto/integrazione con la pianificazione di livello provinciale, e in particolare con il PTCP, non viene citato il piano MIBici, tutt'ora vigente, dal quale in particolare trarre le indicazioni necessarie per individuare gli itinerari di connessione con i comuni di prima cintura (tale riferimento è invece correttamente riportato nelle tavole)

Testo originale	Testo nuovo
Per quanto riguarda le infrastrutture per la mobilità collettiva, il PUMS, ha svolto specifici approfondimenti finalizzati ad armonizzare le previsioni derivanti dagli strumenti sovraordinati all'interno del proprio scenario temporale, economico/finanziario (cfr cap 6 e cap 7).	Per quanto infine riguarda il tema delle connessioni ciclabili con i comuni contermini il PUMS porta gli attestamenti della sua rete portante ai confini comunali, rimandando a specifici tavoli di coordinamento da istituire nell'ambito del Biciplan, la definizione degli assetti definitivi di tali connessioni e delle relative modalità e priorità realizzative.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano.

Modifica proposta
A pagina 26, si aggiunge, al terzo capoverso che segue l'elenco puntato, dopo le parole (cfr cap 6 e cap 7) la seguente frase: "Per quanto infine riguarda il tema delle connessioni ciclabili con i comuni contermini il PUMS porta gli attestamenti della sua rete portante ai confini comunali, rimandando a specifici tavoli di coordinamento da istituire nell'ambito del Biciplan, la definizione degli assetti definitivi di tali connessioni e delle relative modalità e priorità realizzative."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_08	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
4.2.2 Servizi – Parcheggi per biciclette	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Le previsioni sulle bici nei cortili presenti nella regolamentazione descritta nel testo vanno meglio chiarite nella loro evoluzione storica e nella loro consistenza.

Testo originale	Testo nuovo
<p>Il Comune di Milano ha introdotto la norma (Regolamento d'igiene e Regolamento edilizio), per gli edifici privati, di prevedere – qualora essi siano serviti da cortile – uno spazio destinato al parcheggio delle biciclette di chi vive o lavora nei civici collegati al cortile. Nel 2014 è stato infatti approvato il nuovo regolamento edilizio, che prevede nuove norme riguardanti la predisposizione di spazi destinati a parcheggio negli interventi di sostituzione e di nuova costruzione degli stabili.</p>	<p>Per superare le molte limitazioni frapposte nel tempo all'accessibilità delle bici negli spazi residenziali, sulla scorta della Legge regione Lombardia n. 38/92 (art. 6), il Comune di Milano ha introdotto sin dal 1995 (inizialmente nel corpo normativo del Regolamento Edilizio, art. 3.5.2) una norma, trasferita dal 1999 nel Regolamento Edilizio, la quale prevede specificamente che in tutti i cortili esistenti o di nuova edificazione deve essere consentito il parcheggio di chi vive o lavora nei numeri civici collegati al cortile (art. 51). Nel 2014 è stato approvato il nuovo Regolamento Edilizio che, all'art. 110, oltre a confermare le disposizioni relativamente ai cortili esistenti, rafforza le previsioni per i nuovi insediamenti, stabilendo dotazioni minime in termini di spazio e posti bici per tutte le tipologie di nuova realizzazione. Si evidenzia inoltre che, in ottemperanza alla Legge regione Lombardia 7/2009 (art. 6 comma 6) negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni, che, ove possibile, devono essere attrezzati.</p>

ESITO PROPOSTO

Esito	
Si propone di	Accogliere

Valutazione tecnica

L'osservazione modifica e specifica correttamente il testo migliorando la descrizione dello stato della normativa vigente.

Modifica proposta

A pagina 33 sostituire l'ottavo capoverso che inizia con "Il Comune di Milano" con "Per superare le molte limitazioni fraposte nel tempo all'accessibilità delle bici negli spazi residenziali, sulla scorta della Legge regione Lombardia n. 38/92 (art. 6), il Comune di Milano ha introdotto sin dal 1995 (inizialmente nel corpo normativo del Regolamento Edilizio, art. 3.5.2) una norma, trasferita dal 1999 nel Regolamento Edilizio, la quale prevede specificamente che in tutti i cortili esistenti o di nuova edificazione deve essere consentito il parcheggio di chi vive o lavora nei numeri civici collegati al cortile (art. 51). Nel 2014 è stato approvato il nuovo Regolamento Edilizio che, all'art. 110, oltre a confermare le disposizioni relativamente ai cortili esistenti, rafforza le previsioni per i nuovi insediamenti, stabilendo dotazioni minime in termini di spazio e posti bici per tutte le tipologie di nuova realizzazione. Si evidenzia inoltre che, in ottemperanza alla Legge regione Lombardia 7/2009 (art. 6 comma 6) negli edifici di edilizia residenziale pubblica è fatto obbligo di consentire il deposito di biciclette in cortili o spazi comuni, che, ove possibile, devono essere attrezzati."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
099_04	(Azienda Trasporti Milanese S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
4.4.3 I servizi erogati	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Incoerenza tra valori riportati nel testo e in tabella 4.5

Testo originale	Testo nuovo
Tab. 4.5 riga: Servizio Metropolitana colonna: Variazione 2003-2013 vett*km sostituire 11.600.431 con 11.4 milioni di vett*km	11.4 milioni di vett*km

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Permette di correggere un errore materiale, si inserisce il numero corretto non approssimato

Modifica proposta
A pagina 43 nella Tab. 4.5 riga: Servizio Metropolitana nella colonna: Variazione 2003-2013 vett*km sostituire "11.600.431" con "11.385.865". Conseguentemente la modifica accolta comporta l'aggiornamento dei dati in corrispondenza della riga "servizio metropolitana": nella colonna 2013 sostituire "65.970.851" con "65.756.285", nella colonna Variazione 2003-2013 % sostituire "21.3%" con "20,9%", e in corrispondenza della riga "totale percorrenze": nella colonna 2013 sostituire "144.752.413" con "144.537.847", Variazione 2003-2013 vett*km sostituire "13.535.725" con "13.321.159". nella colonna Variazione 2003-2013 % sostituire "10,3%" con "10,2%".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
5. La domanda di mobilità	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
Pag. 51 capitolo 5 dopo il terzo capoverso del capitolo 5 inserire la seguente frase	Pag. 51 capitolo 5 dopo il terzo capoverso del capitolo 5 inserire la seguente frase: “La costruzione degli scenari di Piano per quanto attiene la domanda, sconta, per pianificazioni complesse come quella del PUMS, una elevata aleatorietà, sia in relazione alla stima del trend demografico, sia alla previsione insediativa. Quest'ultima ha inoltre elevata variabilità, spesso legata alle variazioni del mercato. Pertanto la definizione dell'orizzonte decennale del trend, garantita dai dati di base disponibili, assume comunque una valenza temporale più ampia e può essere messa in relazione al respiro di lungo periodo proprio dello strumento di pianificazione. Il PUMS fa quindi riferimento ad uno scenario futuro di sviluppo della domanda che si colloca al 2024 ma tale orizzonte temporale non è da intendersi periodo di validità del Piano, che, invece, non ha normativamente una scadenza. È però importante che, anche in anticipo rispetto alla valenza almeno decennale che viene generalmente data al PUMS, dalla data di approvazione, la coerenza fra lo sviluppo delle azioni di piano rispetto ai trend definiti dallo scenario temporale di domanda al 2024 sia costantemente sottoposta a monitoraggio.”

ESITO PROPOSTO

Esito

Si propone di

Accogliere

Valutazione tecnica

L'osservazione è ritenuta corretta in quanto specifica in maniera più compiuta la valenza del Piano e indica correttamente la necessità di monitorarne le azioni.

Modifica proposta

A pagina 51, al capitolo 5, alla fine del testo, dopo il punto, inserire "La costruzione degli scenari di Piano per quanto attiene la domanda, sconta, per pianificazioni complesse come quella del PUMS, una elevata aleatorietà, sia in relazione alla stima del trend demografico, sia alla previsione insediativa. Quest'ultima ha inoltre elevata variabilità, spesso legata alle variazioni del mercato. Pertanto la definizione dell'orizzonte decennale del trend, garantita dai dati di base disponibili, assume comunque una valenza temporale più ampia e può essere messa in relazione al respiro di lungo periodo proprio dello strumento di pianificazione. Il PUMS fa quindi riferimento ad uno scenario futuro di sviluppo della domanda che si colloca al 2024 ma tale orizzonte temporale non è da intendersi periodo di validità del Piano, che, invece, non ha normativamente una scadenza. È però importante che, anche in anticipo rispetto alla valenza almeno decennale che viene generalmente data al PUMS, dalla data di approvazione, la coerenza fra lo sviluppo delle azioni di piano rispetto ai trend definiti dallo scenario temporale di domanda al 2024 sia costantemente sottoposta a monitoraggio"

Note

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
095_01	(Assimpredil Ance) Presidente - Marco Libero Benedetto Dettori	457929/2017	09/10/2017 11:19:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
<p>L'istanza insiste sul capitolo dedicato a quadro evolutivo nel decennio 2014-2024 e la struttura insediativa delineata dal PGT, aggiornandolo con le previsioni recentemente pubblicate nel Documento di obiettivi per il piano di governo del territorio in occasione della revisione dello strumento urbanistico di Milano.</p> <p>Tali previsioni si basano sulle seguenti fonti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • SISI – Sistema Statistico integrato – Comune di Milano • Centro Studi PIM, Spazialità metropolitane. Economia, società e territorio, in Argomenti e Contributi, n. 15, giugno 2016

Testo originale	Testo nuovo
<p>I quadro evolutivo nel decennio 2014-2024 e la struttura insediativa delineata dal PGT I modelli demografici previsionali indicano una forte incertezza nella definizione dello scenario evolutivo atteso nel prossimo decennio a Milano e nell'area urbana metropolitana, in ragione del combinarsi di due componenti, saldo naturale e saldo migratorio, che negli ultimi anni hanno mostrato tendenze opposte, la cui risultante non è di facile previsione nel medio-lungo periodo. Gli scenari previsionali prodotti dal settore Statistica del Comune di Milano indicano una previsione di crescita della popolazione residente a Milano nel prossimo decennio (2014- 2024) compresa fra il 2,7% e l'8,6%, pari rispettivamente a 34.000 e 111.000 residenti aggiuntivi. Le previsioni prodotte dal SIS.EL - Sistema Informativo Statistico degli Enti Locali – di Regione Lombardia, indicano per lo stesso periodo una crescita compresa fra 1,8% e 4,4%, a livello regionale, e un massimo atteso del 3,5% in provincia di Milano. Questi scenari previsionali risultano anche coerenti con le previsioni insediative definite dagli strumenti urbanistici e, in primo luogo, dal Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, approvato nel 2012, e da quelli vigenti nei comuni della Provincia</p>	<p>I quadro evolutivo nel decennio 2014-2024 e la struttura insediativa delineata dal PGT I modelli demografici previsionali indicano una forte incertezza nella definizione dello scenario evolutivo atteso nel prossimo decennio a Milano e nell'area urbana metropolitana, in ragione del combinarsi di due componenti, saldo naturale e saldo migratorio, che negli ultimi anni hanno mostrato tendenze opposte, la cui risultante non è di facile previsione nel medio-lungo periodo. Gli scenari previsionali prodotti dal settore Statistica del Comune di Milano indicano una previsione di crescita della popolazione residente a Milano nel prossimo decennio (2014- 2024) compresa fra il 2,7% e l'8,6%, pari rispettivamente a 34.000 e 111.000 residenti aggiuntivi. Le previsioni prodotte dal SIS.EL - Sistema Informativo Statistico degli Enti Locali – di Regione Lombardia, indicano per lo stesso periodo una crescita compresa fra 1,8% e 4,4%, a livello regionale, e un massimo atteso del 3,5% in provincia di Milano. Questi scenari previsionali risultano anche coerenti con le previsioni insediative definite dagli strumenti urbanistici e, in primo luogo, dal Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, approvato nel 2012, e da quelli vigenti nei comuni della Provincia</p>

di Milano.	Città Metropolitana di Milano. In particolare, giova sottolineare che, già a partire dal 2008, la popolazione del capoluogo è tornata a crescere raggiungendo una popolazione residente nel 2016 pari a 1.368.590. E' rilevante notare che, entro un quadro di perdurante crescita della popolazione a scala metropolitana, tali dinamiche si sono rivelate particolarmente accentuate nel capoluogo, segnalando così una significativa inversione rispetto alle tendenze di deconcentrazione di lungo periodo.
------------	---

ESITO PROPOSTO

Esito Si propone di	Accogliere
-------------------------------	-------------------

Valutazione tecnica

La frase integrativa, così come formulata dall'osservazione specifica con maggiore chiarezza il concetto espresso.

Modifica proposta

A pagina 55, nel paragrafo 5.1.2 si sostituisce il quarto capoverso con " Questi scenari previsionali risultano anche coerenti con le previsioni insediative definite dagli strumenti urbanistici e, in primo luogo, dal Piano di Governo del Territorio del Comune di Milano, approvato nel 2012, e da quelli vigenti nei comuni della Provincia Città Metropolitana di Milano. In particolare, giova sottolineare che, già a partire dal 2008, la popolazione del capoluogo è tornata a crescere raggiungendo una popolazione residente nel 2016 pari a 1.368.590. E' rilevante notare che, entro un quadro di perdurante crescita della popolazione a scala metropolitana, tali dinamiche si sono rivelate particolarmente accentuate nel capoluogo, segnalando così una significativa inversione rispetto alle tendenze di deconcentrazione di lungo periodo."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_06	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
5.2.1 Domanda attesa all'orizzonte temporale di piano	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 65 nella frase posta sotto la tabella 5.1.1 "all'orizzonte di piano 2024"	All'orizzonte temporale 2024"

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta proprio in considerazione della specificazione proposta all'osservazione 118_01.

Modifica proposta
A pagina 65, nella frase posta sotto la tabella 5.11 sostituire la seguente frase "all'orizzonte di piano 2024" con "all'orizzonte temporale 2024".

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
099_06	(Azienda Trasporti Milanesi S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
5.2.6 Quadro complessivo della ripartizione modale	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Incoerenza tra valore citato nel testo e quello riportato nel grafico a corredo

Testo originale	Testo nuovo
quota di spostamenti fatti con mezzi pubblici che, all'interno di Milano, raggiunge il 58% del totale degli spostamenti "meccanizzati"	Quota di spostamenti fatti con mezzi pubblici che, all'interno di Milano, raggiunge il 57% del totale degli spostamenti "meccanizzati"

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione consente di correggere un errore materiale.

Modifica proposta
A pagina 73 dopo le parole "quota di spostamenti fatti con mezzi pubblici che, all'interno di Milano, raggiunge il", sostituire "58%" con "57%"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_07	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
5.2.7 Quadro complessivo della ripartizione modale	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 74 al terzo rigo del primo capoverso "all'orizzonte temporale di piano (2024)"	All'orizzonte temporale 2024"

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta proprio in considerazione della specificazione proposta all'osservazione 118_01.

Modifica proposta
A pagina 74, al capitolo 5.2.7 al terzo rigo del primo capoverso sostituire la seguente frase "all'orizzonte temporale di piano (2024)" con "all'orizzonte temporale 2024".

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
071_01	Luisa Pineri	451574/2017	08/10/2017 21:56:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.1.1 La visione condivisa e il sistema degli obiettivi	Aggiungi il testo

Motivazione
errore materiale, manca l'inizio della frase che inizia con "esplicita le strategie generali, basate sul concetto di sostenibilità, che il PUMS ha sviluppato in modo coerente e in osservanza degli indirizzi normativi, con particolare riferimento alle Linee Guida Europee per i PUMS20, di seguito sintetizzate."

Testo originale	Testo nuovo
"La visione condivisa e il sistema degli obiettivi" prima della frase "esplicita le strategie generali, basate sul concetto di sostenibilità, che il PUMS ha sviluppato in modo coerente e in osservanza degli indirizzi normativi, con particolare riferimento alle Linee Guida Europee per i PUMS20, di seguito sintetizzate."	

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'accoglimento dell'osservazione permette di correggere un refuso nel testo.

Modifica proposta
A pagina 81, nell'ultimo capoverso prima della frase "esplicita le strategie generali" inserire "La visione condivisa e il sistema degli obiettivi"

Note
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_08	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.1.4 Cronologia degli interventi (breve – medio - lungo periodo)	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 82 nel paragrafo 6.1.4 al primo capoverso "Il PUMS si misura con un orizzonte temporale decennale (2015-2024) entro il quale individua le azioni realizzabili nel breve-medio termine e quelle che troveranno attuazione entro l'orizzonte temporale del Piano, ovvero nel decennio."	Il PUMS si misura con un orizzonte di medio lungo periodo rispetto al quale individua le azioni realizzabili nel breve-medio termine

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta proprio in considerazione della specificazione proposta all'osservazione 118_01.

Modifica proposta
A pagina 82, al primo capoverso, sostituire "Il PUMS si misura con un orizzonte temporale decennale (2015-2024) entro il quale individua le azioni realizzabili nel breve-medio termine e quelle che troveranno attuazione entro l'orizzonte temporale del Piano, ovvero nel decennio." con "Il PUMS si misura con un orizzonte di medio lungo periodo rispetto al quale individua le azioni realizzabili nel breve-medio termine."

Note
Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_09	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.2.1 Scenario di riferimento all'orizzonte temporale di piano	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 83, nell'ultimo capoverso del paragrafo 6.2.1 "all'orizzonte 2024 di piano"	All'orizzonte temporale 2024

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta proprio in considerazione della specificazione proposta all'osservazione 118_01.

Modifica proposta
A pagina 83, nec capitolo 6.2.1 nell'ultimo capoverso sostituire la frase: "all'orizzonte 2024 di piano" con la frase: "all'orizzonte temporale 2024".

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_02	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.2.2 Scenari esplorativi per la costruzione del piano	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 83 par. 6.2.2 ultimo capoverso della pagina "La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano"	Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta in quanto riporta la dicitura esatta del documento cui si fa riferimento.

Modifica proposta
A pagina 83, al capitolo 6.2.2 nel penultimo capoverso sostituire "La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano" con "Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria".

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_03	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.2.3 Cenni metodologici	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 86 par. 6.2.3 quarto capoverso della pagina "La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano"	Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria"

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta in quanto riporta la dicitura esatta del documento cui si fa riferimento.

Modifica proposta
A pagina 86, al capitolo 6.2.3 nel quarto capoverso sostituire la seguente frase: "La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano con la seguente frase: "Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria".

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_04	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.2.3.1 Metodologia di applicazione dell'Analisi Costi Benefici	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 87 par. 6.2.3.1 ultimo capoverso della pagina "La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano"	Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria"

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta in quanto riporta la dicitura esatta del documento cui si fa riferimento.

Modifica proposta
A pagina 87, nell'ultimo capoverso sostituire la seguente frase: "La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano con la seguente frase: "Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria".

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_13	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
L'osservazione precedente sulle tecniche di progettazione per la ciclabilità non 'invasive' si ripropone qui

Testo originale	Testo nuovo
Tale risultato può essere perseguito attraverso una oculata progettazione della piattaforma stradale che tenga conto di:	La disponibilità di tecniche 'leggere' di preferenziazione/protezione

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con gli indirizzi del Piano.

Modifica proposta
A pagina 107, inserire all'elenco puntato (che inizia nella pagina precedente) come ultimo punto il seguente testo "La disponibilità di tecniche 'leggere' di preferenziazione/protezione"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
117_04	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	455815/2017	09/10/2017 12:04:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.2.7.2 Sviluppo della rete di itinerari ciclabili e della ciclabilità diffusa	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Vedi osservazione 1

Testo originale	Testo nuovo
<p>Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili con riferimento all'area più centrale della città ed in particolare a quella parte di territorio densamente urbanizzato interna alla cerchia filoviaria.</p> <p>Nelle periferie, invece, il territorio è solo parzialmente urbanizzato ed è in prevalenza in queste aree che si concentreranno gli sforzi dell'amministrazione comunale per favorire sia gli spostamenti quotidiani che quelli legati, soprattutto nel tempo libero, al cicloturismo e allo sport.</p> <p>Gli sforzi dell'amministrazione comunale saranno comunque rivolti alla crescita dell'uso della bicicletta su tutto il territorio (anche laddove è solo parzialmente urbanizzato), favorendo sia gli spostamenti per motivi di lavoro e di studio che quelli legati al cicloturismo, al tempo libero e allo sport. Nel tentativo di concretizzare gli obiettivi della Carta, le azioni di piano, nei limiti delle risorse disponibili, saranno velocizzate.</p>	<p>Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) vanno intesi come conseguibili su tutto il territorio e superabili, in particolare, con riferimento all'area più centrale della città, interna alla cerchia filoviaria.</p> <p>Nelle periferie, dove il territorio è solo parzialmente urbanizzato si concentreranno infatti gli sforzi dell'amministrazione comunale per favorire sia gli spostamenti quotidiani sia quelli legati, al tempo libero, al cicloturismo e allo sport. Tali sforzi saranno quindi rivolti a concretizzare gli obiettivi della Carta e le azioni di piano, nei limiti delle risorse disponibili, saranno velocizzate in relazione sia agli aspetti infrastrutturali, sia alla diffusione dei servizi quali il bike sharing.</p>

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del Piano e viene integrata con l'osservazione 077_02.

Modifica proposta

A pagina 108 il primo, secondo e terzo capoverso vengono sostituiti con il testo proposto; l'osservazione viene inoltre integrata dall'osservazione 077_02. Il testo nuovo, così integrato, è il seguente : "Gli obiettivi sottoscritti dal Comune di Milano con la firma della Carta di Bruxelles nel 2009, in tema di ripartizione modale (15% degli spostamenti in bicicletta al 2020, o percentuali maggiori se il risultato sarà raggiunto con anticipo) sono interamente confermati e vanno intesi come conseguibili su tutto il territorio e superabili, in particolare, con riferimento all'area più centrale della città, interna alla cerchia filoviaria.

Nelle periferie, dove il territorio è solo parzialmente urbanizzato si concentreranno infatti gli sforzi dell'amministrazione comunale per favorire sia gli spostamenti quotidiani sia quelli legati, al tempo libero, al cicloturismo e allo sport.

Tali sforzi saranno quindi rivolti a concretizzare gli obiettivi della Carta e le azioni di piano, nei limiti delle risorse disponibili, saranno velocizzate in relazione sia agli aspetti infrastrutturali, sia alla diffusione dei servizi quali il bike sharing".

Note

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
063_02	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.2.8 Azioni di orientamento della domanda	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Correggere refuso

Testo originale	Testo nuovo
ed a migliorare la sicurezza	E di migliorare la sicurezza

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta in quanto corregge un errore materiale.

Modifica proposta
A pagina 108, nel capitolo 6.2.8, nella terza riga del secondo capoverso sostituire le parole "ed a migliorare la sicurezza" con "e di migliorare la sicurezza"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_05	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
6.3 Sintesi dei risultati dell'analisi costi benefici per gli scenari esplorativi considerati	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 111 par. 6.3 ultimo capoverso della pagina "La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano"	"Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria"

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta in quanto riporta la dicitura esatta del documento cui si fa riferimento.

Modifica proposta
A pagina 111, capitolo 6.3 nell'ultimo capoverso sostituire la seguente frase: "La valutazione socio-economica degli scenari del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2014-2024 del Comune di Milano con la seguente frase: "Analisi Costi-Benefici socioeconomica e finanziaria".

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
126_16	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
Aggiornamento rispetto all'attuale stato della progettazione e realizzazione degli interventi infrastrutturali sulla linea Milano – Asso in gestione a Ferrovie nord.

Testo originale	Testo nuovo
Sempre funzionali al pieno sfruttamento del Passante sono gli interventi di ammodernamento della linea Milano - Asso: particolare rilievo riveste il progetto del terzo binario tra Affori e Varedo, che consentirà di dividere i flussi suburbani da quelli regionali, e la realizzazione di alcune stazioni, fra cui la nuova stazione unica di Cormano-Cusano (..) in sostituzione delle due attuali e l'adeguamento della stazione di Varedo (..) e l'attivazione della nuova stazione di Bruzzano-Parco Nord, aperta nell'ottobre 2014, in sostituzione della stazione di Bruzzano che non garantiva adeguati standard di efficienza e sicurezza.	Sempre funzionali al pieno sfruttamento del Passante sono gli interventi di ammodernamento della linea Milano - Asso: particolare rilievo riveste il progetto del terzo binario tra Affori e Varedo, che consentirà di dividere i flussi suburbani da quelli regionali. Complementari al progetto sono stati gli interventi di realizzazione della nuova stazione unificata di Cormano – Cusano Milanino, l'adeguamento della stazione di Varedo e l'attivazione della nuova stazione di Bruzzano Parco Nord.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta.

Modifica proposta
A pag. 125, sostituire l'ultimo capoverso ("Sempre funzionali (..)standard di efficienza e sicurezza") con "Sempre funzionali al pieno sfruttamento del Passante sono gli interventi di ammodernamento della linea Milano - Asso: particolare rilievo riveste il progetto del terzo binario tra Affori e Varedo, che consentirà di dividere i flussi suburbani da quelli regionali. Complementari al progetto sono stati gli

interventi di realizzazione della nuova stazione unificata di Cormano – Cusano Milanino, l'adeguamento della stazione di Varedo e l'attivazione della nuova stazione di Bruzzano Parco Nord."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
126_17	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
Coerenza interna del paragrafo, alla luce delle osservazioni regionali.

Testo originale	Testo nuovo
Il Piano considera quale priorità trasportistica e urbanistica della città la realizzazione di un servizio ferroviario metropolitano.	Il Piano considera quale priorità trasportistica e urbanistica della città la realizzazione del servizio ferroviario metropolitano sulle linee di cintura.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si ritiene opportuno precisare che, nello specifico, ci si riferisce alle linee di cintura. Aggiungere "sulle linee di cintura" dopo "metropolitano".

Modifica proposta
A pagina 126, nel penultimo capoverso, nella seconda riga, dopo le parole "servizio metropolitano", aggiungere "sulle linee di cintura".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
126_24	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
Le scelte sul secondo Passante saranno indirizzate all'esito dello studio che esaminerà il tema dei diversi tipi di servizio passeggeri nel nodo.

Testo originale	Testo nuovo
è opportuno sottolineare alcune imprescindibili necessità, ancora irrisolte, che dovranno essere affrontate all'interno del Tavolo del Nodo di Milano istituito da Regione Lombardia36 e che dovranno indirizzare anche le scelte sul Secondo Passante.	E' attivo inoltre il Comitato di Coordinamento del secondo Passante a cui partecipano RL, Comune, RFI, Ferrovie nord che sta avviando lo studio di fattibilità di tale infrastruttura secondo diverse ipotesi.

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
Viene accolta la richiesta di specifica.

Modifica proposta
A pagina 131, nel paragrafo "Risoluzione di criticità legate alla compatibilità tra servizi locali e di Lunga Percorrenza/Alta Velocità nel nodo di Milano", alla fine del primo capoverso, dopo le parole "indirizzare anche le scelte sul Secondo Passante" inserire "E' attivo inoltre il Comitato di Coordinamento del Secondo Passante a cui partecipano Regione Lombardia, Comune di Milano, RFI e Ferrovie nord, che sta avviando lo studio di fattibilità di tale infrastruttura secondo diverse ipotesi".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
099_08	(Azienda Trasporti Milanese S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
Approfondimento opportunità e controversie legate al prolungamento a sud della M2

Testo originale	Testo nuovo
<ul style="list-style-type: none"> • prolungamento da Assago Milanofiori Nord a Rozzano (Via Roma): il prolungamento, rimanendo a nord della tangenziale, va a servire quartieri dei settori nord di Rozzano ad elevata densità abitativa. Contestualmente al prolungamento, verrà attuata una revisione delle linee di distribuzione verso Rozzano, Quinto Stampi e Basiglio, nonché delle linee verso Opera, Locate Triulzi e Pieve Emanuele, atta a garantire l'adduzione verso la nuova infrastruttura. Data la vicinanza ad Assago, non viene inizialmente ipotizzata la realizzazione di un parcheggio di interscambio. 	<ul style="list-style-type: none"> • prolungamento da Assago Milanofiori Nord a Rozzano (Via Roma): il prolungamento, rimanendo a nord della tangenziale, intende servire i quartieri dei settori nord di Rozzano ad elevata densità abitativa (Valleambrosia), richiedendo tuttavia un completamento della viabilità locale per garantire l'accessibilità diretta alla nuova stazione e la corrispondenza con le linee bus. Contestualmente al prolungamento, potrà infatti essere attuata una revisione delle linee di distribuzione verso Rozzano, Quinto Stampi e Basiglio, nonché delle linee verso Opera, Locate Triulzi e Pieve Emanuele, atta a garantire l'adduzione verso la nuova infrastruttura. Tale riassetto si innesterà necessariamente sulle modifiche di rete già indotte dal prolungamento del tram 15 a Rozzano sud, attualmente in fase di realizzazione, quindi in un contesto già avanzato di razionalizzazione del servizio e di riduzione delle sovrapposizioni di percorso. Data la vicinanza ad Assago, non viene inizialmente ipotizzata la realizzazione di un parcheggio di interscambio.

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica

L'osservazione consente di evidenziare la necessità di interventi stradali al di fuori dei comuni di Milano, finalizzati a garantire una migliore adduzione delle linee gomma alla nuova infrastruttura metropolitana prevista dal Piano

Modifica proposta

A pagina 134, al paragrafo "Scenario PUMS", sostituire il secondo punto dell'elenco puntato degli interventi "per la M2" con "prolungamento da Assago Milanofiori Nord a Rozzano (Via Roma): il prolungamento, rimanendo a nord della tangenziale, intende servire i quartieri dei settori nord di Rozzano ad elevata densità abitativa (Valleambrosia), richiedendo tuttavia un completamento della viabilità locale per garantire l'accessibilità diretta alla nuova stazione e la corrispondenza con le linee bus. Contestualmente al prolungamento, potrà infatti essere attuata una revisione delle linee di distribuzione verso Rozzano, Quinto Stampi e Basiglio, nonché delle linee verso Opera, Locate Triulzi e Pieve Emanuele, atta a garantire l'adduzione verso la nuova infrastruttura. Tale riassetto si innesterà necessariamente sulle modifiche di rete già indotte dal prolungamento del tram 15 a Rozzano sud, attualmente in fase di realizzazione, quindi in un contesto già avanzato di razionalizzazione del servizio e di riduzione delle sovrapposizioni di percorso. Data la vicinanza ad Assago, non viene inizialmente ipotizzata la realizzazione di un parcheggio di interscambio."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
084_02	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

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

Motivazione
Nell'ottica di rafforzamento del ruolo del terminal bus di Lampugnano quale nodo di riferimento per il transito e l'attestamento dei servizi automobilistici a media e lunga percorrenza, nazionali e internazionali, si richiede la modifica del testo a pag.144 del DdP nel seguente modo: "l'autostazione di Lampugnano, già oggi attrezzata come terminal bus con sala d'attesa riscaldata, pannelli informativi etc., dovrà essere ampliata e riqualificata con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza e alla viabilità".

Testo originale	Testo nuovo
L'autostazione di Lampugnano, già oggi attrezzata come terminal bus con sala d'attesa riscaldata, pannelli informativi etc., si potrebbe ampliare e riqualificare con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza	"l'autostazione di Lampugnano, già oggi attrezzata come terminal bus con sala d'attesa riscaldata, pannelli informativi etc., dovrà essere ampliata e riqualificata con particolare attenzione agli aspetti legati alla sicurezza e alla viabilità".

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione permette di rafforzare l'obiettivo espresso nel PUMS. Con Deliberazione n.36 del 20/09/2018 Prot. N. 407128/2018 del 20/09/2018, il Municipio 8 ha chiesto di riformulare la controdeduzione all'osservazione precedentemente parzialmente accolta, reiterando la richiesta di inserire il testo nuovo come indicato dall'osservante. Pertanto, al paragrafo 7.1.1.6, si chiede che dopo la parola "sicurezza" si aggiungano le parole "e alla viabilità".

Modifica proposta
Al paragrafo 7.1.1.6, a pagina 144, nel primo punto dell'elenco puntato sostituire la frase "si potrebbe ampliare e riqualificare" con "dovrà essere ampliata e riqualificata". Nella stessa frase dopo la parola "sicurezza" aggiungere le parole "e alla viabilità".

Note

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
099_10	(Azienda Trasporti Milanese S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.1.1.7 Integrazione tariffaria	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Indicazione precisa del soggetto interessato

Testo originale	Testo nuovo
Primo modello a corone (2008), elaborato da AMAT, in collaborazione con l'attuale gestore del sistema tariffario, la cui zonizzazione territoriale si articolava in 7 corone concentriche ed equidistanti (5 km) attorno alla città di Milano.	Primo modello a corone (2008), elaborato da AMAT, in collaborazione con ATM, quale attuale gestore del sistema tariffario, la cui zonizzazione territoriale si articolava in 7 corone concentriche ed equidistanti (5 km) attorno alla città di Milano.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione consente di esplicitare meglio i soggetti coinvolti e citati nel testo.

Modifica proposta
A pagina 146 al paragrafo "Le più recenti proposte di integrazione tariffaria", dopo le parole "Primo modello a corone (2008), elaborato da AMAT, in collaborazione con ", sostituire "l'attuale gestore del sistema tariffario" con "ATM, quale attuale gestore del sistema tariffario, "

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
038_01	Antonio Gradia	448374/2017	05/10/2017 22:19:49

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.2.1 Trasporto pubblico urbano	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Efficientamento e miglioramento utilizzo del servizio TPL. Attualmente ci sono molti tempi morti di attesa, da parte degli utenti, per le coincidenze durante gli interscambi di mezzi TPL.

Testo originale	Testo nuovo
L'attuazione di interventi di protezione/velocizzazione delle linee di forza di superficie inseriti in progetti complessivi di trasformazione e riqualificazione dello spazio pubblico, dei quali tali linee rappresentano l'elemento ordinatore.	La pianificazione e razionalizzazione degli orari tesa alla SINCRONIZZAZIONE degli interscambi tra diverse linee e diversi mezzi sia urbani sia interurbani, per migliorare i tempi di coincidenze e interscambi tra metro/bus/tram/ferrovie

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione viene recepita in quanto in linea con i contenuti del Piano.

Modifica proposta
A pagina 151 dopo il terzo punto del primo elenco puntato, aggiungerne un altro punto con "La pianificazione e razionalizzazione degli orari tesa alla sincronizzazione degli interscambi tra diverse linee e diversi mezzi sia urbani sia interurbani, per migliorare i tempi di coincidenze e interscambi tra metro/bus/tram/ferrovie"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
073_06	Mattia Malgarini	452702/2017	09/10/2017 01:25:09

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Elimina il testo originale

Motivazione
mantenere, anche come anello di servizio, l'attuale capolinea in via Dogana, in quanto efficiente, da poco oggetto di un intervento di riqualificazione con banchina a norma.

Testo originale	Testo nuovo
La riorganizzazione del nodo sarebbe inoltre funzionale alla riqualificazione del capolinea di via Dogana (attuale attestamento della linea 24), che verrebbe così arretrato a Missori riqualificandola tenendo conto sia dei vincoli architettonici dell'area, che della sua vocazione turistico/monumentale.	

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Motivazione si ritiene che l'eliminazione della frase possa rendere più chiara l'intenzione del piano che prevede di istituire un hub al margine sud dell'area centrale, da progettarsi tenendo conto dell'attuale capolinea di Dogana, così come di un possibile coinvolgimento di piazza Diaz.

Modifica proposta
A pagina 165 nel capoverso posto sotto l'elenco puntato, dopo le parole "risparmio in termini di percorrenze." eliminare "La riorganizzazione del nodo sarebbe inoltre funzionale alla riqualificazione del capolinea di via Dogana (attuale attestamento della linea 24), che verrebbe così arretrato a Missori riqualificandola tenendo conto sia dei vincoli architettonici dell'area, che della sua vocazione turistico/monumentale."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
106_04	(Municipio 5) Delibera Consiglio di Municipio n 46 del 2/10/2017	450867/2017	09/10/2017 11:44:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Elimina il testo originale

Motivazione
<p>Il PUMS indica la previsione di una nuova localizzazione del capolinea del tram 24 in Piazza Missori, sebbene la recente modifica operata dal 27 aprile u.s. attesti il capolinea del 24 in Piazza Fontana. Sulla scorta di quanto già deliberato dal Municipio 5 (delibera n. 17 seduta del 16/03/2017 – allegato 1) e rilevato dalla Tavola del PUMS TAV. 14 – Valutazioni modellistiche – Flussi passeggeri TPL Superficie – Scenario di Piano (Ddp tav 14 Piano - Tpl emendato) il massivo utilizzo da parte della cittadinanza della Linea tramviaria n. 24 (con utilizzo tra i 2.000 a 5.000 passeggeri biorari per direzione), si chiede di voler riportare il capolinea del Tram 24 in Via Dogana, al posto del nuovo capolinea di Piazza Fontana non citato nel PUMS, così da assicurare al gran numero dei passeggeri che utilizza il tram 24, specie salendo dalle fermate lungo la Via Ripamonti, un accesso più immediato e diretto alla fermata della Linea Metropolitana n. 1 Duomo, in attesa che venga realizzato il sistema preferenziale semaforico Linea T sulla tratta del tram 24 e in attesa di un nuovo accesso alla rete metropolitana in area più periferica come previsto con la realizzazione della nuova linea metropolitana M6 per la fermata Ripamonti/Quaranta.</p> <p>Per quanto attiene la linea bus n. 99 si ritiene utile prevedere una prossima rimodulazione della percorrenza di detta linea anche all'interno del sorgendo nuovo quartiere residenziale tra le vie Antegnati/Amidani/Gabussi per poi innestarsi e percorrere tutta la via Virgilio Ferrari sino all'intersezione con Via Antonini e svoltare indietro nuovamente per la via Virgilio Ferrari con capolinea tra le Vie Ripamonti/Virgilio Ferrari/Gagini in corrispondenza dell'attuale capolinea sud del tram 24.</p>

Testo originale	Testo nuovo
<p>La riorganizzazione del nodo sarebbe inoltre funzionale alla riqualificazione del capolinea di via Dogana (attuale attestamento della linea 24), che verrebbe così arretrato a Missori riqualificandola tenendo conto sia dei vincoli architettonici dell'area, che della sua vocazione turistico/monumentale. (da eliminare senza paragrafi sostitutivi)</p>	

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Non accogliere Accogliere

Valutazione tecnica
[...] Emendamento n. 123 sub 4 - Delibera di Consiglio Comunale n. 38 del 12 novembre 2018

Modifica proposta

A pagina 165 nel capoverso posto sotto l'elenco puntato, dopo le parole "risparmio in termini di percorrenze." eliminare "La riorganizzazione del nodo sarebbe inoltre funzionale alla riqualificazione del capolinea di via Dogana (attuale attestamento della linea 24), che verrebbe così arretrato a Missori riqualificandola tenendo conto sia dei vincoli architettonici dell'area, che della sua vocazione turistico/monumentale."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
073_07	Mattia Malgarini	452702/2017	09/10/2017 01:25:09

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Elimina il testo originale

Motivazione
Da rivalutare dopo analisi flussi post attivazione M4, con vetture adatte ad un corridoio veloce, come dovrà essere l'8 e non con le vetture serie 1500 assolutamente non adatte ad un corridoio rapido.

Testo originale	Testo nuovo
Sul lungo periodo, dato che il tracciato della linea 8 (ex ramo sud-ovest della linea 14) risulta sub-parallelo alla M4, questa potrebbe essere esercita da vetture K35 o di analoga dimensione, che risultano più adatte ad utilizzare l'anello di ritorno di via Spadari.	

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione viene accolta in quanto si condivide l'opportunità di individuare le vetture più idonee all'esercizio della linea a seguito dell'avvio della futura M4 e delle relative revisione del servizio di superficie.

Modifica proposta
A pagina 165 eliminare nell'ultimo capoverso la seguente frase: "Sul lungo periodo, dato che il tracciato della linea 8 (ex ramo sud-ovest della linea 14) risulta sub-parallelo alla M4, questa potrebbe essere esercita da vetture K35 o di analoga dimensione, che risultano più adatte ad utilizzare l'anello di ritorno di via Spadari."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
097_02	(Municipio 1) Assessore Urbanistica, Mobilità, Commercio e Artigianato - Mattia Ibrahim Abdu Ismahil	460736/2017	09/10/2017 11:23:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il livello di pianificazione generale del PUMS deve tenere conto che la definizione puntuale dei servizi tranviari può essere oggetto di approfondimenti anche successivi. Si ritiene invece che la definizione degli scenari infrastrutturali e strategici sia propria dello strumento.</p> <p>Pertanto, laddove si definiscono gli HUB tranviari urbani non è opportuno che si faccia riferimento alle attuali linee tranviarie.</p>

Testo originale	Testo nuovo
6° capoverso dopo l'elenco puntato da "Lo scenario proposto..." a "...presenti in Foro Bonaparte"	Lo scenario proposto dal PUMS, con l'obiettivo di ridurre l'invasività derivante dall'utilizzo di mezzi di grosse dimensioni in alcuni ambiti centrali e di mantenere la continuità nelle relazioni nord-sud nel centro, sul lungo periodo, prevede la realizzazione degli HUB di Missori, con adozione di vetture bidirezionali e di Cadorna con un anello tranviario che, proseguendo i binari già presenti in piazza Castello, all'altezza di via Ricasoli, prosegue sino a via Minghetti, piazzale Cadorna riallacciandosi quindi ai binari presenti in Foro Bonaparte

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione consente di specificare ulteriormente alcuni obiettivi del piano, superando il riferimento ai numeri delle linee tranviarie oggi in esercizio.

Modifica proposta
A pagina 165 eliminare il testo (terz'ultimo capoverso) a partire dalle parole "Lo scenario proposto..." fino alle parole "...presenti in Foro Bonaparte" e sostituirlo con: "Lo scenario proposto dal PUMS, con l'obiettivo di ridurre l'invasività derivante dall'utilizzo di mezzi di grosse dimensioni in alcuni ambiti

centrali e di mantenere la continuità nelle relazioni nord-sud nel centro, sul lungo periodo, prevede, come detto, la realizzazione degli HUB di Missori, con adozione di vetture bidirezionali e di Cadorna con un anello tranviario che, proseguendo i binari già presenti in piazza Castello, all'altezza di via Ricasoli, prosegue sino a via Minghetti, piazzale Cadorna riallacciandosi quindi ai binari presenti in Foro Bonaparte"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
097_03	(Municipio 1) Assessore Urbanistica, Mobilità, Commercio e Artigianato - Mattia Ibrahim Abdu Ismahil	460736/2017	09/10/2017 11:23:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Elimina il testo originale

Motivazione
Cancellare la figura 7.14 Assetto della rete portante del TPL all'interno di Area C Inserire nuova figura che dia evidenza dei nuovi HUB proposti

Testo originale	Testo nuovo
Cancellare la figura 7.14 Assetto della rete portante del TPL all'interno di Area C Inserire nuova figura che dia evidenza dei nuovi HUB proposti	

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Rende coerente la figura con il testo.

Modifica proposta
A pagina 166 sostituire la figura 7.14 Assetto della rete portante del TPL all'interno di Area C e inserire nuova figura che dia evidenza dei nuovi HUB proposti

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
142_18	(Associazione Utenti del Trasporto Pubblico UTP) Socio -Mauro Anzani	441160/2017	03/10/2017 11:27:50

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.2.1.6 Integrazione dei servizi tranviari nel centro	Elimina il testo originale

Motivazione
Le linee di superficie che si attestano nel centro storico devono avvicinarsi il più possibile alla metropolitana. Se il capolinea di Missori è migliorativo, o almeno equivalente, rispetto a quello di p.za Fontana, in ordine all'interscambio con M1, non lo è rispetto a quello di via Dogana che è opportuno che venga mantenuto per una delle due linee 15 o 24. In via Dogana il tram transita da tempo immemorabile ed è ormai una componente dell'arredo urbano storico della città di Milano. Non va quindi eliminato ma valorizzato ed integrato meglio con il tessuto urbano circostante.

Testo originale	Testo nuovo
La riorganizzazione del nodo sarebbe inoltre funzionale alla riqualificazione del capolinea di via Dogana (attuale attestamento della linea 24), che verrebbe così arretrato a Missori riqualificandola tenendo conto sia dei vincoli architettonici dell'area, che della sua vocazione turistico/monumentale.	

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si veda motivazione addotta alla osservazione 073_06.

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
046_01	(Partito Democratico) Coordinatrice Municipio 7 - Carla Ceccarelli	452492/2017	06/10/2017 17:34:14

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
(pagina 186) Errore materiale: Per via Novara specificare quale tratto è preso in considerazione

Testo originale	Testo nuovo
Via Novara	Via Novara (da Confine Comunale a intersezione con via Harar)

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
Il recepimento dell'osservazione aggiunge maggiore chiarezza al testo originale.

Modifica proposta
A pagina 186 nel paragrafo "Strade di scorrimento e interquartiere", nell'elenco puntato aggiungere di fianco a: "via Novara" il seguente testo "(da confine comunale a intersezione con via Harar)"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
046_02	(Partito Democratico) Coordinatrice Municipio 7 - Carla Ceccarelli	452492/2017	06/10/2017 17:34:14

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
(pagina 186 - 187) Rendere coerenza la "Classifica funzionale della rete stradale di progetto" (figura 7.23) con la "Riqualificazione degli assi e dei nodi di scenario di piano" (figura 7.24). Si chiede pertanto di inserire nell'elenco puntato delle strade di quartiere anche altre vie.

Testo originale	Testo nuovo
Rientrano in tale categoria, in via prioritaria: <ul style="list-style-type: none"> • via Ascanio Sforza; • via Chiesa Rossa; • corso Lodi; • viale Monza; • corso XXII Marzo. 	<ul style="list-style-type: none"> • via Novara (da intersezione con via Harar fino via Rembrandt) • via Rembrandt • Via Rubens

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Il recepimento dell'osservazione aggiunge maggiore chiarezza al testo originale e consente di correggere un errore materiale.

Modifica proposta
A pagina 187 nel paragrafo "Strade di quartiere", aggiungere all'elenco puntato, seguendo l'ordine alfabetico, i seguenti tre punti: "via Novara (da intersezione con via Harar fino via Rembrandt); via Rembrandt ; Via Rubens"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
046_03	(Partito Democratico) Coordinatrice Municipio 7 - Carla Ceccarelli	452492/2017	06/10/2017 17:34:14

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
(Figura 7.24 "Riqualificazione degli assi e dei nodi – Scenario di Piano" a pagina 189) Errore materiale: l'intervento sulla strada principale numero 3 dovrebbe risultare in parte su "Strada primaria" (da Confine Comunale a intersezione con via Harar) e in parte su "Strada secondaria con limiti di velocità" (da intersezione con via Harar fino alla cerchia Filoviaria).

Testo originale	Testo nuovo
Figura 7.24 Riqualificazione degli assi e dei nodi – Scenario di Piano	Figura 7.24 Riqualificazione degli assi e dei nodi – Scenario di Piano (con grafica corretta)

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione consente di correggere un errore materiale.

Modifica proposta
A pagina 189 si modifica la figura 7.24: l'intervento sulla strada principale numero 3 deve risultare in parte su "Strada primaria" (da Confine Comunale a intersezione con via Harar) e in parte su "Strada secondaria con limiti di velocità" (da intersezione con via Harar fino alla cerchia Filoviaria)

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
084_10	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.2 Riqualificazione di assi e nodi	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Si chiede di inserire nell'elenco delle strade di quartiere da riqualificare in via prioritaria viale Certosa e via Console Marcello.

Testo originale	Testo nuovo

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
La richiesta di integrazione è coerente con gli obiettivi dichiarati dal PUMS.

Modifica proposta
A pagina 187 nel paragrafo "Strade di quartiere", nell'elenco puntato aggiungere, seguendo l'ordine alfabetico, due ulteriori punti: viale Certosa; via Console Marcello. Alla pagina 189, aggiornare la Figura 7.24. Aggiornare la Tavola 3, Aggiornare la Tavola 6

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_15	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
<p>I sensi unici eccetto bici sono una realtà consolidata in tutta Europa, in assenza di una normativa specifica, il Ministero dei Trasporti ha dato un proprio parere sulla fattibilità tecnica nelle città con il prot. 6234 del 21/12/2011. L'osservazione risulta inoltre coerente con il testo del PUMS emendato riportato a pag. 227 dove in ottica di dare maggiore continuità agli itinerari ciclabili si riporta la seguente indicazione: "[...] fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale, nelle strade che abbiano caratteristiche adeguate per ospitarlo". Con l'aumento delle bici in città, anche grazie all'apertura del bike sharing free floating, Milano ha più che mai bisogno di nuove, diffuse e leggere infrastrutture per la ciclabilità; le zone 30 sono una grande opportunità per ampliare il numero di sensi unici eccetto bicicletta.</p>

Testo originale	Testo nuovo
<p>la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate;</p>	<p>Anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero; • di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero;</p>

ESITO PROPOSTO

Esito
<p>Si propone di Accogliere</p>

Valutazione tecnica
<p>L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano, la modifica richiesta è inoltre congruente con il testo nuovo proposto dalle osservazioni 061_01; 076_05 e 083_05.</p>

Modifica proposta
<p>A pagina 190, si integra il terzo punto dell'elenco puntato con la seguente frase: "anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico</p>

eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero;" e si aggiunge un ulteriore punto: " • di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero;"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
044_01	ELENA SIRONI	452607/2017	06/10/2017 16:06:06

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
<p>La Via Martinengo rientra nel gruppo delle Zone 30 esterne alla cerchia filoviaria già previste dal PGTU e quelle recepite a seguito delle osservazioni che vengono quindi confermate perché ricadenti all'interno dei valori di criticità derivati dalla lettura degli indicatori, così come quelli richiesti nella fase di partecipazione del PUMS.</p> <p>Stante l'indicazione solo generica della via Martinengo si evidenzia che la via Martinengo fa parte di un contesto di quartiere residenziale ad alta densità "I Grigioni" provvisto di un confine già chiaramente individuabile.</p> <p>La auspicata prossima realizzazione della zona 30 dovrà ricomprendere tutto il quartiere ove insistono diverse scuole e centri di ricreazione sportiva parrocchiale e varie intersezioni pericolose per incidenti. Si vuole suggerire il seguente perimetro in senso antiorario :</p> <p>Via Sulmona, Via Veneziano, Via Rosselli, Via Martinengo, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Caviglia, Via Codogno, Via Sulmona.</p>

Testo originale	Testo nuovo
<p>La figura seguente individua, in una rappresentazione sintetica, le Zone 30 previste dal PUMS.</p>	<p>Si precisa che la prevista zona 30 esterna alla cerchia filoviaria individuata in elenco con la Via Martinengo ricomprenderà tutto il Quartiere Grigioni con il seguente perimetro di confine in senso antiorario:</p> <p>Via Sulmona, Via Veneziano, Via Rosselli, Via Martinengo, Via Boncompagni, Via Avezzana, Via Caviglia, Via Codogno, Via Sulmona.</p>

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si accoglie, poiché è coerente con i contenuti generali del PUMS, la richiesta di estendere il perimetro della Zona 30 Martinengo fino ad anettere le strade indicate in elenco.

Modifica proposta
A pagina 196 si modifica la figura 7.27 Si modifica la Tavola 3 annettendo le seguenti strade all'ambito Martinengo: "Via Sulmona, Via Veneziano, Via Rosselli, Via Martinengo, Via Boncompagni, Via Avezzana,

Via Caviglia, Via Codogno". Si modifica la Tavola 6

Note

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
061_01	(Massa marmocchi Milano) Cofondatore - Marco Mazzei	452510/2017	08/10/2017 17:18:52

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.3 Zone 30	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>I sensi unici eccetto bici sono una realtà consolidata in tutta Europa, in assenza di una normativa specifica, il Ministero dei Trasporti ha dato un proprio parere sulla fattibilità tecnica nelle città con il prot. 6234 del 21/12/2011. L'osservazione risulta inoltre coerente con il testo del PUMS emendato riportato a pag. 227 dove in ottica di dare maggiore continuità agli itinerari ciclabili si riporta la seguente indicazione: “[...] fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale, nelle strade che abbiano caratteristiche adeguate per ospitarlo”. Con l’aumento delle bici in città, anche grazie all’apertura del bike sharing free floating, Milano ha più che mai bisogno di nuove, diffuse e leggere infrastrutture per la ciclabilità; le zone 30 sono una grande opportunità per ampliare il numero di sensi unici eccetto bicicletta.</p>

Testo originale	Testo nuovo
<p>La realizzazione di tali ambiti infatti prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la chiara individuazione di “porte” di ingresso, al fine di segnalare all’automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida; • l’allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento; • la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate; • l’individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione. 	<p>La realizzazione di tali ambiti infatti prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la chiara individuazione di “porte” di ingresso, al fine di segnalare all’automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida; • l’allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento; • la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero; • di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero; • l’individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione.

ESITO PROPOSTO

Esito

Si propone di

Accogliere

Valutazione tecnica

L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano. Il testo nuovo integra il terzo punto dell'elenco puntato ed aggiunge di seguito un ulteriore punto, mantenendo vivo il quarto che sitta in ultima posizione.

Modifica proposta

A pagina 190 per effetto dell'accoglimento dell'osservazione l'elenco puntato è il seguente: "• la chiara individuazione di "porte" di ingresso, al fine di segnalare all'automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida; • l'allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento; • la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero; • di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero; • l'individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
076_05	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457884/2017	09/10/2017 08:35:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.3 Zone 30	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>I sensi unici eccetto bici sono una realtà consolidata in tutta Europa, in assenza di una normativa specifica, il Ministero dei Trasporti ha dato un proprio parere sulla fattibilità tecnica nelle città con il prot. 6234 del 21/12/2011. L'osservazione risulta inoltre coerente con il testo del PUMS emendato riportato a pag. 227 dove in ottica di dare maggiore continuità agli itinerari ciclabili si riporta la seguente indicazione: “[...] fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale, nelle strade che abbiano caratteristiche adeguate per ospitarlo”. Con l’aumento delle bici in città, anche grazie all’apertura del bike sharing free floating, Milano ha più che mai bisogno di nuove, diffuse e leggere infrastrutture per la ciclabilità; le zone 30 sono una grande opportunità per ampliare il numero di sensi unici eccetto bicicletta.</p>

Testo originale	Testo nuovo
<p>La realizzazione di tali ambiti infatti prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la chiara individuazione di “porte” di ingresso, al fine di segnalare all’automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida; • l’allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento; • la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate; • l’individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione. 	<p>La realizzazione di tali ambiti infatti prevede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la chiara individuazione di “porte” di ingresso, al fine di segnalare all’automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida; • l’allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento; • la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero; • di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero; • l’individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione.

ESITO PROPOSTO

Esito

Si propone di

Accogliere

Valutazione tecnica

Si veda motivazione adottata alla osservazione 061_01.

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
083_05	(Associazione Genitori Antismog) Presidente - Marco Riccardo Ferrari	457872/2017	09/10/2017 10:08:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.3 Zone 30	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>I sensi unici eccetto bici sono una realtà consolidata in tutta Europa, in assenza di una normativa specifica, il Ministero dei Trasporti ha dato un proprio parere sulla fattibilità tecnica nelle città con il prot. 6234 del 21/12/2011. L'osservazione risulta inoltre coerente con il testo del PUMS emendato riportato a pag. 227 dove in ottica di dare maggiore continuità agli itinerari ciclabili si riporta la seguente indicazione: “[...] fino alla realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile, in assenza di separazione strutturale, nelle strade che abbiano caratteristiche adeguate per ospitarlo”. Con l'aumento delle bici in città, anche grazie all'apertura del bike sharing free floating, Milano ha più che mai bisogno di nuove, diffuse e leggere infrastrutture per la ciclabilità; le zone 30 sono una grande opportunità per ampliare il numero di sensi unici eccetto bicicletta.</p>

Testo originale	Testo nuovo
<p>La realizzazione di tali ambiti infatti prevede: • la chiara individuazione di “porte” di ingresso, al fine di segnalare all'automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida; • l'allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento; • la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate; • l'individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione.</p>	<p>La realizzazione di tali ambiti infatti prevede: • la chiara individuazione di “porte” di ingresso, al fine di segnalare all'automobilista in transito la natura della zona e indurre la modifica dei comportamenti di guida; • l'allontanamento o la forte riduzione dei percorsi del traffico di attraversamento; • la definizione di interventi di ridisegno della sezione stradale tali da rendere comunque difficile il raggiungimento di velocità elevate anche nelle strade a doppio senso di marcia e tali da favorire la diffusione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici) in coerenza con i pareri e le misure del Ministero; • di garantire la continuità degli itinerari e dei percorsi ciclabili attraverso la realizzazione del senso di marcia opposto ciclabile (senso unico eccetto bici), in assenza di separazione strutturale, e dare attuazione al disegno della rete portante, in coerenza con i pareri e le misure previste dal Ministero; • l'individuazione delle centralità dello spazio pubblico da riorganizzare come luoghi di incontro e di socializzazione.</p>

ESITO PROPOSTO

Esito

Si propone di

Accogliere

Valutazione tecnica

Si veda motivazione adottata alla osservazione 061_01.

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
084_11	(Municipio 8) Deliberazione n. 44 del 5 ottobre 2007	465705/2017	09/10/2017 10:08:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Si chiede di inserire nell'elenco delle Zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria l'ambito Musocco.

Testo originale	Testo nuovo

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si accoglie invece la richiesta di individuare la Zona 30 del quartiere Musocco.

Modifica proposta
A pagina 194 nel paragrafo "Zone 30 esterne alla cerchia filoviaria" nell'elenco puntato aggiungere, in ordine alfabetico "Musocco" Alla pagina 196 modificare la figura 7.27. Si modifica la Tavola 3. Si modifica la Tavola 6.

Note
- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione - Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
093_05	(Municipio 3) Deliberazione del Consiglio di Municipio 3 del 5 ottobre 2017	465694/2017	09/10/2017 11:17:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.3 Zone 30	Aggiungi il testo

Motivazione

1. Si chiede l'attivazione di una ZONA 30 nell'ambito comprendente la restante parte di via Amadeo (a partire da via Tirone in direzione via Ortica), via Ortica, via San Faustino, via Cima (tra via Trentacoste e via Bistolfi).

Testo originale	Testo nuovo
------------------------	--------------------

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica

La richiesta è coerente con i contenuti del PUMS. All'ambito stradale indicato per la realizzazione della Zona 30 verrà assegnato sinteticamente il nome "Ortica".

Modifica proposta

A pagina 194 nel paragrafo "Zone esterne alla Cerchia Filoviaria" aggiungere nell'elenco puntato, seguendo l'ordine alfabetico "Ortica". Alla pagina 196 modificare la figura 7.27. Modificare la Tavola 3, Modificare la Tavola 6

Note

- Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto non indicata nell'osservazione.
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
071_02	Luisa Pineri	451574/2017	08/10/2017 21:56:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.3 Zone 30	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Motivazioni: "Maroncelli" è inserita per errore materiale tra le zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria mentre invece è interna alla Cerchia Filoviaria

Testo originale	Testo nuovo
Maroncelli nell'elenco di pag 195 delle zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria	Maroncelli nell'elenco di pag 194 delle zone 30 interne alla Cerchia Filoviaria

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
Via Maroncelli figura erroneamente nell'elenco delle Zone esterne alla cerchia filoviaria, la sua collocazione corretta è quella indicata dall'osservazione.

Modifica proposta
A pagina 194, nell'elenco puntato relativo alle "Zone 30 entro la Cerchia Filoviaria", inserire, seguendo l'ordine alfabetico "Maroncelli". A pagina 195 nell'elenco puntato relativo alle "Zone 30 esterne alla Cerchia Filoviaria" cancellare "Maroncelli"

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
123_06	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457976/2017	09/10/2017 12:18:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Elimina il testo originale

Motivazione

Testo originale	Testo nuovo
ELIMINARE dall'elenco SCENARIO DI RIFERIMENTO" : "PIAZZA CASTELLO".	

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
La segnalazione consente di aggiornare l'elenco poiché piazza Castello, in quanto realizzata, non afferisce più allo scenario di riferimento.

Modifica proposta
Alla pagina 198 nel paragrafo "Scenario di riferimento" nell'elenco puntato eliminare "Piazza Castello"

Note
- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto non indicato nell'osservazione - Operazione attribuita in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicata nell'osservazione

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
125_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Fabrizio De Pasquale	457990/2017	09/10/2017 12:18:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Elimina il testo originale

Motivazione

Testo originale	Testo nuovo
Eliminare l'isola pedonale e la zona traffico limitato di Piazza Castello.	

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
La segnalazione consente di aggiornare l'elenco poiché piazza Castello, in quanto realizzata, non afferisce più allo scenario di riferimento.

Modifica proposta
A pagina 198, nel paragrafo "Scenario di riferimento", nell'elenco puntato cancellare "Piazza Castello"

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
129_11	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.1.5 Itinerari pedonali	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Si propone una formulazione più ampia

Testo originale	Testo nuovo
Adozione di tecnologie a protezione della mobilità pedonale e delle utenze deboli, quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici.	Adozione di interventi di messa in sicurezza basati sull'adeguamento delle distanze di visibilità, sulla riduzione delle luci libere di attraversamento (rifugi centrali, normalizzazione ampiezza corsie) sul controllo dei comportamenti degli automobilisti (velocità, sorpasso, sosta irregolare, rispetto dei segnali semaforici) e su quanti altri dispositivi possano rendere più sicuri tali itinerari.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione permette di meglio specificare le misure da adottare ai fini della protezione della mobilità attiva.

Modifica proposta
A pagina 199, paragrafo "Scenario PUMS", nel primo capoverso si cancella la frase "adozione di tecnologie a protezione della mobilità pedonale e delle utenze deboli, quali i ronzatori semaforici per non vedenti e i temporizzatori che indicano il tempo a disposizione per i pedoni negli attraversamenti semaforici." e si sostituisce con la seguente frase: "adozione di interventi di messa in sicurezza basati sull'adeguamento delle distanze di visibilità, sulla riduzione delle luci libere di attraversamento (rifugi centrali, normalizzazione ampiezza corsie) sul controllo dei comportamenti degli automobilisti (velocità, sorpasso, sosta irregolare, rispetto dei segnali semaforici) e su quanti altri dispositivi possano rendere più sicuri tali itinerari."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_20	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Il PUMS deve affidare esplicitamente al Biciplan il compito di specificare quali interventi fare e con quale priorità effettuarli, rafforzando la prescrittività degli enunciati al riguardo

Testo originale	Testo nuovo
Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento, ma ammette i dovuti margini di flessibilità alle scelte, in relazione al cambiamento degli scenari di mobilità, agli spostamenti demografici previsti, all'auspicato aggiornamento della normativa. La priorità degli interventi dipenderà essenzialmente dal peso che ciascuno dei seguenti punti assumerà di volta in volta nelle decisioni:	Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento. La traduzione di tali indicazioni in un programma operativo è affidata al BICIPLAN che, per quanto riguarda lo specifico tema della realizzazione della rete, terrà in particolare conto dei seguenti fattori:

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 219, nel paragrafo "Flessibilità di piano e ordine di priorità degli interventi" si sostituisce il capoverso iniziale con "Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento. La traduzione di tali indicazioni in un programma operativo è affidata al BICIPLAN che, per quanto riguarda lo specifico tema della realizzazione della rete, terrà in particolare conto dei seguenti fattori:"

Note

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_21	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Sulla base di un parere del Ministero dei Trasporti (prot.6234 del 21/12/11) è in realtà già oggi possibile, a determinate condizioni, prevedere la circolazione delle sole biciclette in un senso di marcia.

Testo originale	Testo nuovo
Nella misura in cui l'evoluzione della normativa lo consentirà, sarà possibile adottare a tal fine soluzioni altrove già ampiamente in uso, come il doppio senso ciclabile nei sensi unici e la linea di arresto avanzata per le biciclette.	Saranno in particolare adottate alcune fattispecie già previste, o ammesse a seguito di specifici pareri ovvero non in contrasto con la normativa vigente, ancorché poco o per nulla utilizzate nella pratica realizzativa milanese. Ci si riferisce in particolare alla circolazione delle sole biciclette in uno dei due sensi di marcia di particolari categorie di strada, al tracciamento di corsie ciclabili affiancate alla sosta, alla prosecuzione delle corsie ciclabili sino alle intersezioni.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 222, dopo l'ultimo capoverso del sotto paragrafo "la velocità degli spostamenti" aggiungere il seguente testo: "Saranno in particolare adottate alcune fattispecie già previste, o ammesse a seguito di specifici pareri ovvero non in contrasto con la normativa vigente, ancorché poco o per nulla utilizzate nella pratica realizzativa milanese. Ci si riferisce in particolare alla circolazione delle sole biciclette in uno dei due sensi di marcia di particolari categorie di strada, al tracciamento di corsie ciclabili affiancate alla sosta, alla prosecuzione delle corsie ciclabili sino alle intersezioni".

Note

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_23	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.1 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Motivazione
Uno degli aspetti più critici nella realizzazione della rete ciclabile è quello delle connessioni degli itinerari radiali con i sistemi dei comuni di prima cintura, connessioni rese difficili più che da problemi realizzativi in alcuni casi pur presenti, soprattutto dalla mancanza di soggetti capaci di trainarne la realizzazione, data la sostanziale assenza sul tema sia dell'autorità metropolitana che dello stesso Comune di Milano. Si ritiene pertanto ben opportuno che, nei criteri utilizzati nella definizione delle priorità, sia esplicitamente citato tale aspetto.

Testo originale	Testo nuovo
	Per quanto più specificatamente riguarda il tema delle connessioni con il territorio dei comuni limitrofi, si tratta sia di proseguire le grandi radiali citate, sia di operare, nelle zone caratterizzate dal continuum urbano, una più fine cucitura dei percorsi, in particolare di accesso ai grandi poli attrattori (scuole, ospedali ecc.). Rispetto a questo tema, il cui sviluppo progettuale è affidato al Biciplan in coordinamento con gli enti interessati, il PUMS dà una indicazione di massima priorità realizzativa.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 224 a fine paragrafo "Linee strategiche", dopo emendamento e dopo osservazione 058_07, inserire "Per quanto più specificatamente riguarda il tema delle connessioni con il territorio dei comuni limitrofi, si tratta sia di proseguire le grandi radiali e operare migliori accessi ai grandi poli attrattori (scuole, ospedali ecc.). Rispetto a questo tema, il cui sviluppo progettuale è affidato al Biciplan in

coordinamento con gli enti interessati, il PUMS dà indicazioni di priorità realizzativa."

Note

L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_26	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette;

Testo originale	Testo nuovo
Sviluppare una rete di pompe pubbliche per consentire ai ciclisti di gonfiare autonomamente le camere d'aria delle ruote delle biciclette;	E colonnine per ricarica di e-bike

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 221, al primo punto dell'elenco posto sotto il seguente gruppo "Infine il tema dei servizi al ciclista" dopo le parole "ruote delle biciclette" aggiungere "e colonnine per ricarica di e-bike"

Note
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_28	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
E' di fondamentale importanza che il PUMS impegni formalmente l'Amministrazione a dotarsi di strumenti attuativi per declinare i contenuti del Piano attraverso obiettivi specifici in termini di tempi, costi e realizzazioni. In questo senso, la formulazione esistente appare viziata da eccessiva genericità e deve essere rivista e resa cogente.

Testo originale	Testo nuovo
Il PUMS si orienta pertanto nella direzione di sviluppo indicata dal PGT facendo sì che i successivi livelli della pianificazione, dal PGTU a un piano di settore della mobilità ciclistica, mantengano la medesima coerenza complessiva.	Il PUMS si orienta pertanto nella direzione di sviluppo indicata dal PGT facendo sì che i successivi livelli della pianificazione, dal PGTU al BICIPLAN, dal programma di sviluppo delle Zone 30 alle linee di indirizzo della sosta regolamentata, mantengano la medesima coerenza complessiva.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 219, sostituire il primo capoverso della pagina, con "Il PUMS si orienta pertanto nella direzione di sviluppo indicata dal PGT facendo sì che i successivi livelli della pianificazione, dal PGTU al BICIPLAN, dal programma di sviluppo delle Zone 30 alle linee di indirizzo della sosta regolamentata, mantengano la medesima coerenza complessiva."

Note
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
063_05	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3 Mobilità ciclistica	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Il PUMS deve esplicitamente affidare al BICIPLAN il compito di definire i dettagli degli interventi da effettuare, le priorità e le risorse da dedicare. L'elenco dei fattori di definizione delle priorità va integrato nel punto segnalato.

Testo originale	Testo nuovo
<ul style="list-style-type: none">• creazione di continuità della rete di itinerari, lungo la rete principale, tra questa e la rete secondaria e locale, tra la rete stradale e i parchi, attraverso l'applicazione di provvedimenti di regolamentazione della circolazione (in sola segnaletica e/o coadiuvati da modifiche strutturali) che garantiscano sicurezza reale e senso di sicurezza agli utenti, che possano così muoversi senza rischi sia in sede promiscua che in sede propria;	<ul style="list-style-type: none">• connessione intercomunale;

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 219, inserire nell'elenco puntato, un ulteriore punto dopo il terzo "connessione intercomunale"

Note
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
063_06	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Precisazione terminologica: non è corretta l'espressione "circolazione ciclabile in contromano" (cfr. nota 54 pag. 222). Non è contromano, perché la "mano" resta sempre la stessa (ossia, nei paesi dell'Europa continentale, la destra).</p> <p>Si tratta invece di circolazione controsenso, ossia in senso contrario a quello del flusso veicolare.</p> <p>In francese: "double sens cyclable" o anche "contresens cyclable".</p> <p>In inglese: "contraflow cycling".</p> <p>In tedesco: "radfahren widerspruch" (ossia letteralmente: 'contraddizione ciclistica').</p>

Testo originale	Testo nuovo
La circolazione ciclabile in contromano [...]	la circolazione ciclabile in controsenso (doppio senso bici), [...]

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 222, nota 54, al primo punto dell'elenco puntato, sostituire "contromano" con "controsenso (doppio senso bici)"

Note
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
063_07	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Nella graduazione degli interventi per la sicurezza sulle strade va riconosciuta priorità alla moderazione del traffico, di cui beneficiano tutti gli utenti. Pertanto, nell'elenco di pag. 223 (Senso di sicurezza) occorre invertire la posizione del secondo punto anticipandola al primo posto.

Testo originale	Testo nuovo
<ul style="list-style-type: none"> • aumentare lo spazio disponibile per i ciclisti, sia allargando le piste ciclabili che i percorsi pedonali e ciclabili laddove promiscui (e comunque preferendo, nel secondo caso, la separazione tra ciclisti e pedoni); • moderare la velocità dei veicoli a motore lungo le strade dove si reputi più opportuna o sia obbligata la soluzione della promiscuità nel traffico tra veicoli a motore e ciclisti, onde ridurre la differenza di velocità tra gli uni e gli altri; 	<ul style="list-style-type: none"> • moderare la velocità dei veicoli a motore lungo le strade dove si reputi preferibile o necessaria la soluzione della promiscuità nel traffico tra veicoli a motore e ciclisti, onde ridurre la differenza di velocità tra gli uni e gli altri; • aumentare lo spazio disponibile per i ciclisti, sia allargando le piste ciclabili che i percorsi pedonali e ciclabili promiscui (e comunque preferendo, nel secondo caso, la separazione tra ciclisti e pedoni);

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 223, invertire la posizione del secondo punto anticipandola al primo posto come indicato dall'osservazione.

Note
L'osservazione viene correttamente associata al paragrafo 7.3.3. Per un problema tecnico il sistema informatico non ha permesso, in fase di osservazione, di attribuire correttamente la modifica.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
129_14	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3 Mobilità ciclistica	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Il PUMS deve affidare esplicitamente al Biciplan il compito di specificare quali interventi fare e con quale priorità effettuarli, rafforzando la prescrittività degli enunciati.

Testo originale	Testo nuovo
Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento, ma ammette i dovuti margini di flessibilità alle scelte, in relazione al cambiamento degli scenari di mobilità, agli spostamenti demografici previsti, all'auspicato aggiornamento della normativa. La priorità degli interventi dipenderà essenzialmente dal peso che ciascuno dei seguenti punti assumerà di volta in volta nelle decisioni:	Il PUMS, anche in coerenza con la naturale evoluzione del territorio e la flessibilità decisionale che questa richiede, indica quali sono le priorità di azione ed i principi generali a cui esse fanno riferimento. La traduzione di tali indicazioni in un programma operativo è affidata al BICIPLAN che, per quanto riguarda lo specifico tema della realizzazione della rete, terrà in particolare conto dei seguenti fattori:

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
Si veda motivazione addotta alla osservazione 058_20

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
046_04	(Partito Democratico) Coordinatrice Municipio 7 - Carla Ceccarelli	452492/2017	06/10/2017 17:34:14

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.1 Reti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>(pagina 227) Integrazione del testo richiesta in coerenza con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'intervento di riqualificazione dell'asse Novara-Rembrandt-Rubens (previsto nel capitolo 7.3.1.2 "Riqualificazione di assi e nodi"); • il principio generale di continuità degli itinerari ciclabili tra centro storico e periferie; • la rete degli itinerari ciclabili del Piano di Governo del Territorio (come da Figura 7.33 "Itinerari ciclabili del PGT e interventi programmati nello scenario di riferimento" a pagina 226); • l'obiettivo di integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente a connettere grandi servizi o quartieri storici e parchi.

Testo originale	Testo nuovo
Altri interventi contribuiscono a integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente o a connettere grandi servizi (Bovisa, Rogoredo, Affori, Bicocca) o quartieri storici e parchi, come nel caso dell'asse di Baggio e Via delle Forze Armate o di Via Ripamonti.	Altri interventi contribuiscono a integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente o a connettere grandi servizi (Bovisa, Rogoredo, Affori, Bicocca) o quartieri storici e parchi, come nel caso dell'asse di Baggio e Via delle Forze Armate, dell'Asse Via Novara, Via Rembrandt e Via Rubens o di Via Ripamonti.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con le strategie del PUMS. In questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi

Modifica proposta
A pagina 227, penultimo capoverso, dopo Via delle Forze Armate aggiungere "dell'Asse Via Novara, Via Rembrandt e Via Rubens"

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
046_05	(Partito Democratico) Coordinatrice Municipio 7 - Carla Ceccarelli	452492/2017	06/10/2017 17:34:14

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.1 Reti	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>(Figura 7.36 "Ciclabilità nell'area urbana – Scenario di Piano" a pagina 230) Integrazione della figura richiesta in coerenza con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'intervento di riqualificazione dell'asse Novara-Rembrandt-Rubens (previsto nel capitolo 7.3.1.2 "Riqualificazione di assi e nodi"); • il principio generale di continuità degli itinerari ciclabili tra centro storico e periferie; • la rete degli itinerari ciclabili del Piano di Governo del Territorio (come da Figura 7.33 "Itinerari ciclabili del PGT e interventi programmati nello scenario di riferimento" a pagina 226); • l'obiettivo di integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente a connettere grandi servizi o quartieri storici e parchi.

Testo originale	Testo nuovo
Figura 7.36 "Ciclabilità nell'area urbana – Scenario di Piano" a pagina 230	Figura 7.36 "Ciclabilità nell'area urbana – Scenario di Piano" a pagina 230: Inserire, in priorità alta, l'itinerario di collegamento tra l'itinerario 12 Baggio e l'itinerario 13 San Siro denominandolo itinerario Novara.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Osservazione coerente con quanto previsto nella rete degli itinerari portanti inseriti nel PGT. Si accoglie la proposta di modifica della figura 7.36.

Modifica proposta
A pagina 230, Figura 7.36 "Ciclabilità nell'area urbana – Scenario di Piano" inserire, in priorità alta, l'itinerario di collegamento tra l'itinerario 12 Baggio e l'itinerario 13 San Siro denominandolo itinerario Novara, come individuato nella rete degli itinerari PGT.

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
117_01	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	455815/2017	09/10/2017 12:04:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
<p>Il Comune di Milano ha sottoscritto la Carta di Bruxelles per la mobilità ciclabile che impegna il comune di Milano a raggiungere una quota modale su tale mezzo pari al 15% entro il 2020 (vedi par. 6.2.7). Nel testo si indica che tale obiettivo sarebbe riferito alla parte più centrale della città, corrispondente all'area interna alla cerchia filoviaria.</p> <p>Si ritiene opportuno, anche a fronte degli sviluppi che il sistema del bike sharing sta avendo, estendere tale obiettivo e chiarire a quale modalità di contabilizzazione della percentuale si riferisce.</p>

Testo originale	Testo nuovo
<p>...vale a dire un aumento misurabile del numero di ciclisti in circolazione</p>	<p>Obiettivo strategico è il raggiungimento e superamento dell'obiettivo del 15% di quota modale su bicicletta, previsto dalla carta di Bruxelles. Valori più elevati si potranno raggiungere, in particolare nel tessuto urbano più denso, entro la cerchia Filoviaria. Inoltre, mediante azioni mirate sia sulle infrastrutture sia, soprattutto, attraverso l'incremento dei servizi e la diffusione di politiche di educazione e comunicazione, sarà possibile porsi l'obiettivo della Carta sull'intero territorio comunale.</p> <p>Tale quota è da riferirsi alla totalità dei segmenti di spostamento compiuti, non al segmento prevalente del viaggio. Infatti la quota su bicicletta potrà crescere non solo assorbendo quote di spostamenti complessivi casa-scuola o casa-lavoro, con un completo cambio modale, ma anche attraverso l'incremento di singoli segmenti di spostamenti su bicicletta per il primo e ultimo miglio del viaggio. Grazie alla diffusione del bike sharing e dei servizi per la sosta delle biciclette, infatti, potrà crescere in maniera significativa l'interscambio con il trasporto pubblico locale.</p>

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica

L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta

A pag. 227, al secondo capoverso dopo le parole "ciclisti in circolazione" aggiungere " Obiettivo strategico è il raggiungimento e superamento dell'obiettivo del 15% di quota modale su bicicletta, previsto dalla carta di Bruxelles. Valori più elevati si potranno raggiungere, in particolare nel tessuto urbano più denso, entro la cerchia Filoviaria. Inoltre, mediante azioni mirate sia sulle infrastrutture sia, soprattutto, attraverso l'incremento dei servizi e la diffusione di politiche di educazione e comunicazione, sarà possibile porsi l'obiettivo della Carta sull'intero territorio comunale. Tale quota è da riferirsi alla totalità dei segmenti di spostamento compiuti, non al segmento prevalente del viaggio. Infatti la quota su bicicletta potrà crescere non solo assorbendo quote di spostamenti complessivi casa-scuola o casa-lavoro, con un completo cambio modale, ma anche attraverso l'incremento di singoli segmenti di spostamenti su bicicletta per il primo e ultimo miglio del viaggio. Grazie alla diffusione del bike sharing e dei servizi per la sosta delle biciclette, infatti, potrà crescere in maniera significativa l'interscambio con il trasporto pubblico locale".

Note

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
129_15	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.1 Reti	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Dati gli aspetti critici nelle connessioni della rete ciclabile con i sistemi dei comuni di prima cintura, si ritiene opportuno sottolinearne le priorità di intervento.

Testo originale	Testo nuovo
A fine pagina	Per quanto più specificatamente riguarda il tema delle connessioni con il territorio dei comuni limitrofi, si tratta sia di proseguire le grandi radiali e operare migliori accessi ai grandi poli attrattori (scuole, ospedali ecc.). Rispetto a questo tema, il cui sviluppo progettuale è affidato al Biciplan in coordinamento con gli enti interessati, il PUMS dà indicazioni di priorità realizzativa.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Osservazione coerente con le strategie del PUMS.

Modifica proposta
A pagina 224 a fine paragrafo "Linee strategiche", dopo emendamento e dopo osservazione 058_07, inserire "Per quanto più specificatamente riguarda il tema delle connessioni con il territorio dei comuni limitrofi, si tratta sia di proseguire le grandi radiali e operare migliori accessi ai grandi poli attrattori (scuole, ospedali ecc.). Rispetto a questo tema, il cui sviluppo progettuale è affidato al Biciplan in coordinamento con gli enti interessati, il PUMS dà indicazioni di priorità realizzativa."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
099_05	(Azienda Trasporti Milanesi S.p.A) Dirigente Responsabile della Programmazione del Servizio - Marco Pivi	457935/2017	09/10/2017 11:23:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Evidenziazione incognite e rischi su forme di finanziamento del bike sharing integrate con il TPL

Testo originale	Testo nuovo
L'ampliamento del sistema a questi livelli richiederà un equilibrio economico diverso dall'attuale, poiché la sola individuazione di nuovi spazi pubblicitari non sarebbe sufficiente a coprire i costi. Si renderebbe necessario studiare nuove forme di finanziamento che garantiscano come ad esempio le sponsorizzazioni (affidate al gestore o reperite dall'amministrazione comunale), o la gestione coordinata con il sistema di trasporto pubblico. Il costo complessivo di gestione e manutenzione del sistema nel 2025, con 650 stazioni, si aggirerebbe intorno a circa l'1% del costo complessivo per il trasporto pubblico locale del 2014, che è stato pari a 720 milioni di Euro.	L'ampliamento del sistema a questi livelli richiederà un equilibrio economico diverso dall'attuale, poiché la sola individuazione di nuovi spazi pubblicitari non sarebbe sufficiente a coprire i costi. Si renderebbe necessario studiare nuove forme di finanziamento come ad esempio le sponsorizzazioni (affidate al gestore o reperite dall'amministrazione comunale), o la gestione coordinata con il sistema di trasporto pubblico, ricercando forme di integrazione che tuttavia non sottraggano risorse al TPL, sebbene il costo complessivo di gestione e manutenzione del sistema nel 2025, con 650 stazioni, sia stato stimato solamente intorno all'i% del costo complessivo per il trasporto pubblico locale del 2014, pari a 720 milioni di Euro.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano.

Modifica proposta
A pag. 240 sostituire il secondo capoverso con "L'ampliamento del sistema a questi livelli richiederà un equilibrio economico diverso dall'attuale, poiché la sola individuazione di nuovi spazi pubblicitari non sarebbe sufficiente a coprire i costi. Si renderebbe necessario studiare nuove forme di finanziamento come ad esempio le sponsorizzazioni (affidate al gestore o reperite dall'amministrazione comunale), o la

gestione coordinata con il sistema di trasporto pubblico, ricercando forme di integrazione che tuttavia non sottraggano risorse al TPL, sebbene il costo complessivo di gestione e manutenzione del sistema nel 2025, con 650 stazioni, sia stato stimato solamente intorno all'1% del costo complessivo per il trasporto pubblico locale del 2014, pari a 720 milioni di Euro."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
129_17	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Indispensabile integrare tale paragrafo con l'aggiornamento sul free floating

Testo originale	Testo nuovo
Paragrafo sulle nuove autorizzazioni	INTEGRARE con paragrafo sulle nuove autorizzazioni

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si ritiene corretto integrare il capitolo del Bike Sharing con il riferimento al Bike Sharing Free Floating.

Modifica proposta
<p>A pag. 240, alla fine del capitolo 7.3.3.3 si aggiunge "Considerati quindi gli effetti positivi in termini di riduzione del traffico veicolare raggiunti in seguito all'introduzione del sistema di Bike Sharing, l'Amministrazione ha ritenuto utile e produttivo per la città intraprendere un'azione esplorativa sulle attuali condizioni di mercato, tesa ad individuare operatori privati interessati all'esercizio dell'attività di Bike-sharing a "flusso libero", in via sperimentale per la durata di tre anni. Valutata quindi la domanda potenziale di utenti si ritiene corretto incrementare l'offerta di tale sistema con l'introduzione di ulteriori caratteristiche quali:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i servizi cosiddetti "one way/free floating" (a flusso libero) che garantiscono una diffusione territoriale più capillare del sistema; - l'incremento del numero di veicoli secondo parametri di adeguatezza in rapporto alla popolazione e ai potenziali utenti,

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
129_18	(Ordine Ingegneri della Provincia di Milano) Presidente - Bruno Finzi	457905/2017	09/10/2017 12:27:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.3 Servizi – Bike sharing	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Motivazione
Meglio non confermare quanto previsto dal PUMS sull'espansione del servizio Bikemi, da triplicare entro il 2025 con costi tutti a carico diretto dell'Amministrazione Comunale. Questa rivoluzione tecnologica forse è destinata a soppiantare i sistemi tradizionali. Inoltre i costi dichiarati di gestione e manutenzione del sistema (5/600 euro/anno/bici) paiono fortemente sottostimati.

Testo originale	Testo nuovo
	Tutte le previsioni sopra riportate saranno ovviamente da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura offerta e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si ritiene corretto integrare il capitolo del Bike Sharing con il riferimento al Bike Sharing Free Floating.

Modifica proposta
A pag. 240, alla fine del capitolo 7.3.3.3, dopo il testo inserito con l'osservazione 129_17, si aggiunge "Tutte le previsioni e le azioni sopra riportate saranno quindi da rivedere alla luce dei nuovi servizi di Bike Sharing autorizzati, della copertura finanziaria offerta e del loro impatto sul sistema attuale. Si rimanda pertanto al Biciplan il compito di rivalutare l'intero sistema e di definire gli indirizzi della sua evoluzione futura".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_32	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guia Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.4 Comunicazione e marketing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
<p>L'assenza di dati attendibili sui flussi di uso della bici in città rende impossibile pianificare gli interventi nei modi e nei luoghi più opportuni e monitorare l'efficacia degli interventi realizzati.</p> <p>Si richiede quindi, al di là di quanto previsto dal piano di monitoraggio del PUMS, di inserire degli strumenti di analisi permanenti a disposizione dell'Amministrazione comunale, il Censimento dei ciclisti urbani, che vada ad analizzare nel dettaglio la consistenza, l'ubicazione e la diffusione nel tempo degli spostamenti quotidiani in bici. Tale attività potrà essere svolta anche le attività intraprese in questo senso da soggetti vari (associazioni, università,...). La previsione va inserita all'interno delle politiche di marketing, proprio perchè funzionali alla conoscenza e promozione del fenomeno.</p>

Testo originale	Testo nuovo
<p>Tra le attività di comunicazione si annovera anche la redazione e pubblicazione di rapporti da pubblicare a cadenza regolare (con tempi da stabilire in relazione alla tipologia di informazione e allo strumento utilizzato a questo scopo), che riguardino per esempio il monitoraggio degli incidenti stradali, delle infrazioni al Codice della strada, della estensione e dell'analisi della qualità della rete, dell'andamento dei flussi di biciclette.</p>	<p>In merito a quest'ultimo punto, si prevede l'attuazione del "Censimento dei ciclisti urbani" in forma permanente, sulla base di strumenti e metodologie statistiche consolidati, da effettuarsi anche in collaborazione con le università e le associazioni.</p>

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano.

Modifica proposta
A pagina 242, all'ultimo punto dell'elenco puntato, aggiungere "In merito a quest'ultimo punto, si prevede l'attuazione del "Censimento dei ciclisti urbani" in forma permanente, sulla base di strumenti e metodologie statistiche consolidati, da effettuarsi anche in collaborazione con le università e le associazioni."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
061_03	(Massa marmocchi Milano) Cofondatore - Marco Mazzei	452510/2017	08/10/2017 17:18:52

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.3.3.4 Comunicazione e marketing	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
L'assenza di dati attendibili sui flussi di utilizzo della bici in città rappresenta un grande ostacolo alla definizione di interventi prioritari e alla valutazione degli effetti degli stessi interventi. Si richiede dunque di inserire tra gli strumenti di analisi permanente degli effetti delle politiche sulla mobilità sostenibile il Censimento dei ciclisti milanesi da attuare seguendo le best practices internazionali.

Testo originale	Testo nuovo
Tra le attività di comunicazione si annovera anche la redazione e pubblicazione di rapporti da pubblicare a cadenza regolare (con tempi da stabilire in relazione alla tipologia di informazione e allo strumento utilizzato a questo scopo), che riguardino per esempio il monitoraggio degli incidenti stradali, delle infrazioni al Codice della strada, della estensione e dell'analisi della qualità della rete, dell'andamento dei flussi di biciclette.	In particolare, in merito a quest'ultimo punto, si prevede l'istituzione del "Censimento dei ciclisti urbani" in forma permanente sulla base del best practices consolidate a livello internazionale.

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
L'osservazione è in linea con gli obiettivi di Piano.

Modifica proposta
A pagina 242, all'ultimo punto dell'elenco puntato, aggiungere "In merito a quest'ultimo punto, si prevede l'attuazione del "Censimento dei ciclisti urbani" in forma permanente, sulla base di strumenti e metodologie statistiche consolidati, da effettuarsi anche in collaborazione con le università e le associazioni."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
063_11	Eugenio Galli	452654/2017	08/10/2017 18:16:46

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Tra gli obiettivi delle politiche del PUMS occorre integrare quelle relative al sanzionamento della sosta irregolare, che è notoriamente e da tempo molto diffusa in città.

Testo originale	Testo nuovo
<ul style="list-style-type: none">• prevedere nel tempo la rimozione di tutte le aree di sosta per motoveicoli dai marciapiedi spostandole in carreggiata e creare i nuovi stalli in carreggiata;	<ul style="list-style-type: none">• contrastare la sosta irregolare (es. marciapiedi, parterre alberati, isole spartitraffico e simili), applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte (Polizia Locale).

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano e permette di rafforzare le previsioni di enforcement già espresse in altre parti del Piano.

Modifica proposta
A pagina 245 si aggiunge all'elenco puntato "contrastare la sosta irregolare (es. marciapiedi, parterre alberati, isole spartitraffico e simili), applicando la normativa vigente, con attività di controllo sistematico da parte delle funzioni preposte (Polizia Locale)."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
089_02	(Comune di Milano) Direttore di Area Attività Produttive e Commercio - Paolo Giuseppe Seris	450573/2017	09/10/2017 11:10:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Al fine di individuare una strategia per il riordino della sosta dei veicoli a servizio dei mercati.

Testo originale	Testo nuovo
Dopo il capoverso che termina con "...dell'attività svolta."	Aggiungere un capoverso come segue: Sosta per gli operatori dei mercati scoperti. Nei mercati settimanali scoperti, al fine di regolamentare il posizionamento dei mezzi commerciali degli operatori dei mercati all' interno delle aree di mercato e nelle aree prossime ad esse, e di regolare la concorrenza con le altre tipologie di sosta, sarà possibile individuare aree destinate alla sosta dei veicoli degli operatori del mercato durante gli orari di svolgimento del mercato stesso. Tali aree saranno individuate da appositi provvedimenti che armonizzino anche le aree limitrofe in relazione alla loro specificità. La disciplina dovrà essere accompagnata da adeguata regolamentazione di contrassegni identificativi legati alle autorizzazioni commerciali.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano.

Modifica proposta
A pagina 246, dopo il primo capoverso della pagina, che termina con "...dell'attività svolta." si aggiunge "Sosta per gli operatori dei mercati scoperti. Nei mercati settimanali scoperti, al fine di regolamentare il posizionamento dei mezzi commerciali degli operatori dei mercati all' interno delle aree di mercato e nelle aree prossime ad esse, e di regolare la concorrenza con le altre tipologie di sosta, sarà possibile

individuare aree destinate alla sosta dei veicoli degli operatori del mercato durante gli orari di svolgimento del mercato stesso. Tali aree saranno individuate da appositi provvedimenti che armonizzino anche le aree limitrofe in relazione alla loro specificità. La disciplina dovrà essere accompagnata da adeguata regolamentazione di contrassegni identificativi legati alle autorizzazioni commerciali."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_15	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.4.1 Sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Al fine di individuare una strategia per il riordino della sosta dei veicoli a servizio dei mercati.

Testo originale	Testo nuovo
Dopo il capoverso che termina con "...dell'attività svolta."	Aggiungere un capoverso come segue: Sosta per gli operatori dei mercati scoperti. Nei mercati settimanali scoperti, al fine di regolamentare il posizionamento dei mezzi commerciali degli operatori dei mercati all' interno delle aree di mercato e nelle aree prossime ad esse, e di regolare la concorrenza con le altre tipologie di sosta, sarà possibile individuare aree destinate alla sosta dei veicoli degli operatori del mercato durante gli orari di svolgimento del mercato stesso. Tali aree saranno individuate da appositi provvedimenti che armonizzino anche le aree limitrofe in relazione alla loro specificità. La disciplina dovrà essere accompagnata da adeguata regolamentazione di contrassegni identificativi legati alle autorizzazioni commerciali.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si veda motivazione addotta alla osservazione 089_02

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
097_01	(Municipio 1) Assessore Urbanistica, Mobilità, Commercio e Artigianato - Mattia Ibrahim Abdu Ismahil	460736/2017	09/10/2017 11:23:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
Obiettivo di Piano è la sostenibilità e la riduzione della pressione veicolare sulla città. Per ridurre la circolazione su strada per la ricerca di stalli e indurre ulteriormente all'utilizzo della sosta sotterranea già presente in particolare nelle aree più centrali della città, oltre che per dare maggiore spazio a fruizione pedonale e ciclabile.

Testo originale	Testo nuovo
...al fine di promuovere una opportuna rotazione.	Dopo il primo punto del primo elenco puntato Inserire un nuovo punto: " La sosta a rotazione su strada deve essere ridotta, in particolare entro la cerchia dei Navigli, in relazione all'obiettivo di un utilizzo più sostenibile dello spazio e di una riduzione della pressione veicolare. In taluni casi, laddove le caratteristiche del tessuto e della domanda siano tali da impedirne la conversione in spazi a maggiore fruizione pedonale, potranno essere riconvertiti in sosta residenziale o riservata ad altre categorie (per esempio carico e scarico o ciclomotori e motocicli).

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione consente di meglio specificare gli obiettivi del Piano per quanto riguarda la protezione delle aree più centrali dalla pressione della domanda di sosta non residenziale.

Modifica proposta
A pagina 248, nel sotto paragrafo " Macroambito1: entro la cerchia dei Bastioni", dopo il primo punto dell'elenco puntato inserire "La sosta a rotazione su strada deve essere ridotta, in particolare entro la cerchia dei Navigli, in relazione all'obiettivo di un utilizzo più sostenibile dello spazio e di una riduzione

della pressione veicolare. In taluni casi, laddove le caratteristiche del tessuto e della domanda siano tali da impedirne la conversione in spazi a maggiore fruizione pedonale, potranno essere riconvertiti in sosta residenziale o riservata ad altre categorie (per esempio carico e scarico o ciclomotori e motocicli)"

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
116_02	(Municipio 6) Deliberazione n. 45 del 05/10/2017	450303/2017	09/10/2017 12:03:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.4.1.1 Ambiti di regolazione e livelli di tariffazione della sosta	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Motivazione
Con l'apertura della metropolitana M4, prevista nei prossimi anni, sarà necessaria una adeguata regolamentazione della sosta nelle stazioni esterne al Macroambito2, nel dettaglio le stazioni M4 Gelsomini, Segneri e San Cristoforo FS. Per questo motivo si chiede di inserire le tre fermate M4 nel Macroambito3 nella figura 7.42 (ALLEGATO 2)

Testo originale	Testo nuovo
	Inserire nella figura 7.42 le stazioni M4 Gelsomini, Segneri e San Cristoforo FS nella categoria "Macroambito3"

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione permette di aggiornare l'immagine 7.42, sia con l'inserimento di quanto indicato, sia con ulteriori integrazioni derivanti dall'evoluzione della programmazione.

Modifica proposta
A pagina 247 si modifica l'immagine 7.42 inserendo le stazioni M4 Gelsomini, Segneri e San Cristoforo FS, nonché le ulteriori stazioni derivanti dall'attuale aggiornamento della programmazione

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
023_08	(Assolombarda Confindustria Milano Monza e Brianza) Presidente - Carlo Bonomi	460685/2017	04/10/2017 14:02:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.4.3.1 Car sharing	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Al fine di favorire l'integrazione tra car sharing e car pooling, accanto al car sharing condominiale ci sembra interessante proporre ai condomini la possibilità di servizi che incentivino la condivisione stessa dei viaggi con tali auto (car pooling condominiale)

Testo originale	Testo nuovo
<ul style="list-style-type: none"> forme di sperimentazione di car sharing peer-to-peer (in particolare attraverso forme di car sharing condominiale privilegiando veicoli elettrici) 	<ul style="list-style-type: none"> forme di sperimentazione di car sharing e car pooling peer-to-peer (in particolare attraverso forme di car sharing e car pooling condominiale privilegiando veicoli elettrici)

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del Piano.

Modifica proposta
A pagina 263 sostituire il primo punto dell'elenco puntato con "forme di sperimentazione di car sharing e car pooling peer-to-peer (in particolare attraverso forme di car sharing e car pooling condominiale privilegiando veicoli elettrici)".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
102_25	(Municipio 1) Deliberazione n. 25 del 28/09/2017	465699/2017	09/10/2017 11:26:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Aggiungi il testo

Motivazione

Testo originale	Testo nuovo
	"Occorrerà individuare sistemi, anche ad elevata tecnologia, per consentire l'effettivo utilizzo degli stalli dedicati alla ricarica solo da parte dei veicoli elettrici e per il solo tempo strettamente necessario alla ricarica degli stessi."

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione viene accolta in quanto in linea con gli indirizzi del PUMS.

Modifica proposta
Alla pagina 267 al termine del paragrafo "Politiche di regolamentazione", dopo le parole "area metropolitana. (...)" inserire "Occorrerà individuare sistemi, anche ad elevata tecnologia, per consentire l'effettivo utilizzo degli stalli dedicati alla ricarica solo da parte dei veicoli elettrici e per il solo tempo strettamente necessario alla ricarica degli stessi."

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
126_05	(Regione Lombardia) Direttore Generale Infrastrutture e Mobilità - Aldo Colombo	456625/2017	09/10/2017 12:22:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
7.4.3.3 Mobilità Elettrica	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Motivazione
Si chiede di integrare il Documento di Piano, sezione "Inquadramento generale", con il richiamo esplicito alle "Linee guida per l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici" approvate con DGR 4593 del 17/12/2015.

Testo originale	Testo nuovo
	<p>LINEE GUIDA PER L'INFRASTRUTTURA DI RICARICA DEI VEICOLI ELETTRICI</p> <p>Regione Lombardia con DGR 4593 del 17/12/2015 ha approvato le Linee guida per l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici in Lombardia. L'obiettivo è promuovere lo sviluppo di una rete di ricarica che supporti la circolazione dei veicoli elettrici ed ibridi "plug-in". Il documento si articola all'interno dei parametri stabiliti del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica (PNIRE) e della Direttiva europea AFID (Alternative Fuel Infrastructure) e svolge ruolo di indirizzo per tutti i soggetti pubblici e privati che si apprestano alla progettazione/realizzazione di reti di infrastrutturazione elettrica a livello regionale. Le Linee guida sono state elaborate grazie al confronto con gli stakeholder della mobilità elettrica ed il territorio, con l'intento di fornire precise indicazioni in merito alla metodologia ed alle priorità da considerare nella realizzazione della rete infrastrutturale di ricarica in riferimento alle due macro-categorie: punto di ricarica ad accesso pubblico e punto di ricarica ad accesso privato.</p>

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica

L'osservazione è accolta in quanto coerente con i contenuti del piano e ne rafforza la valenza normativa/strategica.

Modifica proposta

A pagina 264 nel paragrafo "linee strategiche", alla fine del primo capoverso, dopo le parole "Europa saranno dagli 8 ai 9 milioni.", inserire "Regione Lombardia con DGR 4593 del 17/12/2015 ha approvato le Linee guida per l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici in Lombardia. L'obiettivo è promuovere lo sviluppo di una rete di ricarica che supporti la circolazione dei veicoli elettrici ed ibridi "plug-in". Il documento si articola all'interno dei parametri stabiliti del Piano Nazionale Infrastrutturale per la ricarica dei veicoli alimentati a energia elettrica (PNIRE) e della Direttiva europea AFID (Alternative Fuel Infrastructure) e svolge ruolo di indirizzo per tutti i soggetti pubblici e privati che si apprestano alla progettazione/realizzazione di reti di infrastrutturazione elettrica a livello regionale. Le Linee guida sono state elaborate grazie al confronto con gli stakeholder della mobilità elettrica ed il territorio, con l'intento di fornire precise indicazioni in merito alla metodologia ed alle priorità da considerare nella realizzazione della rete infrastrutturale di ricarica in riferimento alle due macro-categorie: punto di ricarica ad accesso pubblico e punto di ricarica ad accesso privato.

Note

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_10	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
8.1.3 Gli scenari di Piano sottoposti a valutazione complessiva	Elimina il testo originale

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 281 nel paragrafo 8.1.3 nel secondo punto dell'elenco puntato della pagina eliminare il numero 2024 racchiuso in parentesi.	

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta proprio in considerazione della specificazione proposta all'osservazione 118_01.

Modifica proposta
A pagina 281, nel capitolo 8.1.3, nel secondo punto dell'elenco puntato eliminare il numero 2024 racchiuso fra parentesi.

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
117_02	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	455815/2017	09/10/2017 12:04:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
8.1.4 La valutazione dei risultati attesi	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Vedi osservazione 1

Testo originale	Testo nuovo
<p>Il valore indicato deriva esclusivamente dalle stime quantitative effettuate attraverso il modello di trasporto utilizzato per la valutazione del Piano. Il dato in oggetto deve pertanto considerarsi cautelativo perché non tiene conto di fattori, quali la sicurezza percepita o scelte culturali e relative agli stili di vita, che il modello di trasporto non è in grado di rappresentare</p>	<p>Il valore indicato deriva esclusivamente dalle stime quantitative effettuate attraverso il modello di trasporto utilizzato per la valutazione del Piano. Resta fermo che Il valore obiettivo generale è invece il raggiungimento e superamento del 15% di quota modale su bicicletta, previsto dalla carta di Bruxelles.</p> <p>Tale percentuale è da intendersi riferita alla totalità dei segmenti di spostamento compiuti, non al segmento prevalente del viaggio. Il dato in in tabella deve pertanto considerarsi cautelativo perché si riferisce agli spostamenti prevalenti e alle rilevazioni condotte con metodologia che non ne consente ad oggi una adeguata valutazione inoltre. Con l'obiettivo di affinare i modelli di trasporto saranno effettuati censimenti mirati alla quantificazione degli spostamenti in bicicletta, allo scopo di monitorare la domanda dei ciclisti e, allo stesso tempo, gli effetti degli interventi realizzati.</p>

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione integra correttamente la nota.

Modifica proposta
Pag. 284, Nota 82, sostituire il testo della nota 82 con "Il valore indicato deriva esclusivamente dalle stime quantitative effettuate attraverso il modello di trasporto utilizzato per la valutazione del Piano. Resta fermo che Il valore obiettivo generale è invece il raggiungimento e superamento del 15% di quota

modale su bicicletta, previsto dalla carta di Bruxelles. Tale percentuale è da intendersi riferita alla totalità dei segmenti di spostamento compiuti, non al segmento prevalente del viaggio. Il dato in tabella deve pertanto considerarsi cautelativo perché si riferisce agli spostamenti prevalenti e alle rilevazioni condotte con metodologia che non ne consente ad oggi una adeguata valutazione inoltre. Con l'obiettivo di affinare i modelli di trasporto saranno effettuati censimenti mirati alla quantificazione degli spostamenti in bicicletta, allo scopo di monitorare la domanda dei ciclisti e, allo stesso tempo, gli effetti degli interventi realizzati."

Note

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione.
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_11	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
8.5.6.2 Scenario PUMS Base con estensione Area C e realizzazione della nuova linea metropolitana M6	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 322, nell'ultimo capoverso "lo scenario di Piano PUMS all'anno 2024"	Lo scenario all'anno 2024

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta proprio in considerazione della specificazione proposta all'osservazione 118_01.

Modifica proposta
A pagina 322, nel capitolo 8.5.6.2, nell'ultima riga cancellare la seguente frase "lo scenario di Piano PUMS all'anno 2024" con "lo scenario all'anno 2024".

Note
<ul style="list-style-type: none"> - Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto erroneamente indicato nell'osservazione. - Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_12	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
9.1 La definizione delle priorità e delle fasi attuative	Aggiungi il testo da inserire dopo quello originale

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
...per condurre all'attuazione degli stessi,.	<p>“È infatti opportuno ribadire che Il PUMS, così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000, non prevede un orizzonte temporale definito ma assume comunque un respiro ampio. Pertanto, sebbene al PUMS venga generalmente dato una valenza decennale, dalla data di approvazione, sarà necessario mantenere, a fronte della complessità delle proposte e della aleatorietà della risposta che si potrà registrare da parte della domanda di mobilità, un monitoraggio della coerenza fra le azioni di piano attuate e i trend di domanda ipotizzati, al fine di adottare, se necessarie, azioni correttive.”</p>

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del Piano.

Modifica proposta
A pagina 348 nell'ultimo capoverso del Capitolo 9.1, dopo la frase "per condurre all'attuazione degli stessi", dopo il punto, aggiungere "È infatti opportuno ribadire che Il PUMS, così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000, non prevede un orizzonte temporale definito ma assume comunque un respiro

ampio. Pertanto, sebbene al PUMS venga generalmente dato una valenza decennale, dalla data di approvazione, sarà necessario mantenere, a fronte della complessità delle proposte e della aleatorietà della risposta che si potrà registrare da parte della domanda di mobilità, un monitoraggio della coerenza fra le azioni di piano attuate e i trend di domanda ipotizzati, al fine di adottare, se necessarie, azioni correttive"

Note

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
058_43	(FIAB Ciclobby) Presidente - Guida Biscaro	452499/2017	07/10/2017 21:00:24

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
9.1.1 La programmazione degli interventi sovraordinati e i vincoli esterni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
La revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili, per quanto auspicabile e necessaria, non può essere considerato l'aspetto che "da solo" potrà consentire di realizzare il sistema ciclabile previsto dal Piano.

Testo originale	Testo nuovo
Quello della revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili che, da solo, potrà consentire di realizzare un sistema ciclabile come quello ipotizzato con i tempi, le risorse e l'efficacia previste.	Quello della revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili, che metterà a disposizione un set di soluzioni più ampio e flessibile, adatto non solo per realizzare l'intero sistema ciclabile ipotizzato, ma più in generale per migliorare le condizioni di circolazione dei ciclisti su tutte le strade urbane.

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
L'osservazione è coerente con quanto previsto dal Piano e introduce una maggiore specificazione degli obiettivi riguardanti le norme tecniche per la costruzione delle piste ciclabili.

Modifica proposta
A pagina 348, al capitolo 9.1.1, sostituire il secondo punto dell'elenco puntato con "quello della revisione delle norme tecniche di costruzione delle piste ciclabili, che metterà a disposizione un set di soluzioni più ampio e flessibile, adatto non solo per realizzare l'intero sistema ciclabile ipotizzato, ma più in generale per migliorare le condizioni di circolazione dei ciclisti su tutte le strade urbane."

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
118_13	(Comune di Milano) Consigliere Comunale - Filippo Paolo Barberis	458287/2017	09/10/2017 12:05:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
9.3 Elementi di comunicazione e gestione del piano	Elimina il testo originale

Motivazione
<p>Il PUM così come definito dall'art.22 della Legge n.340/2000 non è soggetto a scadenza, non è dunque opportuno che il documento di Piano sottintenda l'esistenza di una coincidenza fra lo scenario valutativo e lo scenario di validità del piano.</p> <p>Si ritiene necessario quindi esplicitare maggiormente che il PUMS è un documento di lungo periodo e in quanto tale dovrà essere sottoposto a monitoraggio al fine di verificare con costanza la coerenza fra l'evoluzione della domanda e dell'offerta rispetto ai trend delineati nel piano.</p>

Testo originale	Testo nuovo
A pag. 355 nel primo capoverso eliminare nella frase "mettendo in evidenza i benefici legati alla sua strategia decennale" la parola "decennale".	

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è in linea con gli obiettivi del Piano.

Modifica proposta
A pagina 355, nel primo capoverso, sesta riga, nella frase "mettendo in evidenza i benefici legati alla sua strategia decennale" eliminare la parola "decennale".

Note
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
071_03	Luisa Pineri	451574/2017	08/10/2017 21:56:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
9.3 Elementi di comunicazione e gestione del piano	Elimina il testo originale

Motivazione
Errore materiale, una parte dell'elenco puntato è ripetuto 2 volte

Testo originale	Testo nuovo
Nell'ultimo punto dell'elenco puntato da "Le attività legate alla comunicazione e gestione del Piano, così come sopra descritte, offriranno l'occasione per definire quali politiche approfondire, al fine di agire sulla domanda di mobilità in favore dei modi più sostenibili, quali azioni di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro (promuovendo ad esempio strumenti premiali per quelle realtà aziendali che introdurranno elementi di flessibilità per i lavoratori che dimostreranno di utilizzare un mezzo diverso da quello privato) e di mobility management.	

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
L'osservazione permette di correggere un errore materiale.

Modifica proposta
A pagina 356 nell'ultimo punto dell'elenco puntato eliminare la frase che comincia con: "Le attività legate alla comunicazione" e finisce con "e di mobility management"

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
021_07	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Nel testo si cita il procedimento urbanistico “ambito PII Bicocca”, lasciando la possibilità di fraintendimento inducendo il lettore a ritenere che l’intervento sia parte dell’AdP Bicocca o comunque previsto nei relativi piani attuativi o varianti degli stessi. In realtà l’area di intervento prevista nell’AdP Bicocca e successive varianti si limita, verso nord, al perimetro degli edifici che si affacciano sull’area ex Breda oggetto dell’intervento P/02 (parte integrante della proposta in oggetto), che rimane pertanto estranea all’AdP. Si deve inoltre considerare che una porzione di questa ex area Breda appartiene al territorio del Comune di Sesto San Giovanni.

Testo originale	Testo nuovo
Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l’intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta.	Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca, alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l’intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione è ritenuta corretta in quanto rileva una inesattezza nel testo.

Modifica proposta

Alla pagina XIII dell'Appendice 2 nella quinta/sesta riga del secondo capoverso cancellare le parole:
"(ambito PII Bicocca)"

Note

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

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
101_07	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria : S/04 – Collegamento Testi - SS 35 e chiusura passaggio a livello Oroboni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Nel testo si cita il procedimento urbanistico “ambito PII Bicocca”, lasciando la possibilità di fraintendimento inducendo il lettore a ritenere che l’intervento sia parte dell’AdP Bicocca o comunque previsto nei relativi piani attuativi o varianti degli stessi. In realtà l’area di intervento prevista nell’AdP Bicocca e successive varianti si limita, verso nord, al perimetro degli edifici che si affacciano sull’area ex Breda oggetto dell’intervento P/02 (parte integrante della proposta in oggetto), che rimane pertanto estranea all’AdP. Si deve inoltre considerare che una porzione di questa ex area Breda appartiene al territorio del Comune di Sesto San Giovanni.

Testo originale	Testo nuovo
Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca (ambito PII Bicocca), alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l’intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta.	Il tratto orientale del percorso, da Viale Monza a Via del Regno Italico può essere realizzato attrezzando opportunamente la viabilità esistente, a partire dal sovrappasso ferroviario di via Sesto San Giovanni che di recente è tornato alla percorribilità a doppio senso di marcia. Il disegno è qui completato dalla realizzazione della connessione diretta dal piede del manufatto di scavalco di via Porto Corsini verso viale Sarca, alleggerendo in tal modo via Chiese e collegando direttamente il terminal M5 di Bignami. Dovrà essere riqualificata l’intersezione di via Bignami con viale Fulvio Testi al fine di consentire di effettuare tutte le manovre di svolta.

ESITO PROPOSTO

Esito Si propone di	Accogliere
-------------------------------	-------------------

Valutazione tecnica
Si veda motivazione adottata alla osservazione 021_07.

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
021_01	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Nel testo si indica l'intervento come "rientrante nel procedimento urbanistico di Bicocca", lasciando la possibilità di fraintendimento inducendo il lettore a ritenere che l'intervento sia parte dell'AdP Bicocca o comunque previsto nei relativi piani attuativi o varianti degli stessi.</p> <p>In realtà l'area di intervento prevista nell'AdP Bicocca e successive varianti si limita, verso nord, al perimetro degli edifici che si affacciano sulla ex area Breda in oggetto, che rimane pertanto estranea all'AdP.</p> <p>Si deve inoltre considerare che una porzione di questa area ex Breda appartiene al territorio del Comune di Sesto San Giovanni.</p>

Testo originale	Testo nuovo
L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda.	L'intervento consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'osservazione consente di meglio specificare il testo originale.

Modifica proposta
A pagina XLI dell'Appendice 2, nel sotto paragrafo "Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-Sesto San Giovanni", sostituire " L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni " con " L'intervento consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni ".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
021_02	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Nel testo si cita la presenza di una “viabilità esistente all’interno dell’area ex Breda”.</p> <p>In realtà l’area in oggetto, sebbene risulti asfaltata, è totalmente priva dei requisiti minimi che consentirebbero di identificarla come “strada”, ad esempio l’assenza dei marciapiedi.</p> <p>Si tratta invece di un’area privata funzionale della ex area industriale Breda, ancora oggi chiusa verso est dai cancelli della stessa azienda.</p> <p>L’utilizzo odierno, come area di parcheggio totalmente non regolamentato a servizio dei fruitori delle attività antistanti, non deve confondere sull’origine dell’area.</p> <p>Infatti non risulta l’esistenza o l’utilizzo pubblico di questa cosiddetta “viabilità” in periodo antecedente l’insediamento del complesso industriale Breda.</p> <p>Pertanto l’intervento in oggetto si propone di creare a tutti gli effetti una strada di nuova realizzazione.</p>

Testo originale	Testo nuovo
L’intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all’interno dell’area ex Breda.	L’intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni rifunzionalizzando una ex area Breda.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L’osservazione consente di meglio specificare il testo originale.

Modifica proposta
A pagina XLI dell’Appendice 2, nel sotto paragrafo "Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-Sesto San Giovanni", nella seconda e terza riga eliminare "utilizzando la viabilità esistente all’interno dell’area ex Breda" sostituendole con "rifunzionalizzando una ex area Breda".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
021_03	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	449201/2017	04/10/2017 09:17:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Nel testo si cita l'intervento come volto a creare un itinerario alternativo a via Ponale. In realtà via Ponale è situata nella parte ovest di viale Fulvio Testi mentre l'intervento in oggetto è limitato alla parte est dello stesso viale, pertanto l'intervento è volto a creare un itinerario alternativo alla sola via Chiese.

Testo originale	Testo nuovo
La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale	La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Chiese

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
L'accoglimento permette di correggere un refuso del testo.

Modifica proposta
A pagina XLI dell'Appendice 2, nel sotto paragrafo "Intervento P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni", nella quarta riga sostituire la parola "Ponale" con "Chiese".

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
101_01	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: INTERVENTO P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Nel testo si indica l'intervento come "rientrante nel procedimento urbanistico di Bicocca", lasciando la possibilità di fraintendimento inducendo il lettore a ritenere che l'intervento sia parte dell'AdP Bicocca o comunque previsto nei relativi piani attuativi o varianti degli stessi.</p> <p>In realtà l'area di intervento prevista nell'AdP Bicocca e successive varianti si limita, verso nord, al perimetro degli edifici che si affacciano sulla ex area Breda in oggetto, che rimane pertanto estranea all'AdP.</p> <p>Si deve inoltre considerare che una porzione di questa area ex Breda appartiene al territorio del Comune di Sesto San Giovanni.</p>

Testo originale	Testo nuovo
L'intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda.	L'intervento consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all'interno dell'area ex Breda.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si veda motivazione addotta alla osservazione 021_01.

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
101_02	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: INTERVENTO P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
<p>Nel testo si cita la presenza di una “viabilità esistente all’interno dell’area ex Breda”.</p> <p>In realtà l’area in oggetto, sebbene risulti asfaltata, è totalmente priva dei requisiti minimi che consentirebbero di identificarla come “strada”, ad esempio l’assenza dei marciapiedi.</p> <p>Si tratta invece di un’area privata funzionale della ex area industriale Breda, ancora oggi chiusa verso est dai cancelli della stessa azienda.</p> <p>L’utilizzo odierno, come area di parcheggio totalmente non regolamentato a servizio dei fruitori delle attività antistanti, non deve confondere sull’origine dell’area.</p> <p>Infatti non risulta l’esistenza o l’utilizzo pubblico di questa cosiddetta “viabilità” in periodo antecedente l’insediamento del complesso industriale Breda.</p> <p>Pertanto l’intervento in oggetto si propone di creare a tutti gli effetti una strada di nuova realizzazione.</p>

Testo originale	Testo nuovo
L’intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni utilizzando la viabilità esistente all’interno dell’area ex Breda.	L’intervento rientra nel procedimento urbanistico di Bicocca e consiste nel mettere in relazione viale Sarca con il cavalcaferrovia di via Sesto San Giovanni rifunzionalizzando una ex area Breda.

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si veda motivazione addotta alla osservazione 021_02.

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
101_03	(Comitato residenti via Porto Corsini e via Fiume) Coordinatore - Giacomo Cason	457965/2017	09/10/2017 11:26:00

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Appendice 2 - Interventi di ricucitura e riqualificazione della rete viaria: INTERVENTO P/02 Viabilità locale Sarca-via Sesto San Giovanni	Sostituisci il testo originale con quello da inserire

Motivazione
Nel testo si cita l'intervento come volto a creare un itinerario alternativo a via Ponale. In realtà via Ponale è situata nella parte ovest di viale Fulvio Testi mentre l'intervento in oggetto è limitato alla parte est dello stesso viale, pertanto l'intervento è volto a creare un itinerario alternativo alla sola via Chiese.

Testo originale	Testo nuovo
La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Ponale	La connessione consente di realizzare un itinerario alternativo a via Chiese

ESITO PROPOSTO

Esito
Si propone di Accogliere

Valutazione tecnica
Si veda motivazione addotta alla osservazione 021_03.

Modifica proposta

Note

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
061_08	(Massa marmocchi Milano) Cofondatore - Marco Mazzei	452510/2017	08/10/2017 17:18:52

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Tav.3 Moderazione del traffico – Riqualificazione di assi: zone 30, itinerari pedonali	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Motivazione

Testo originale	Testo nuovo
	<p>Vista l'esperienza pluriennale con la Massa Marmocchi di Tre Castelli, ci sentiamo di appoggiare la richiesta di modifica della Tavola n. 3 proposta nella corrente sessione di osservazioni dal Municipio 6. In particolare ci riferiamo all'area: Quartiere Ronchetto (area tra Giordani/Lodovico il Moro/Santa Rita/Tobagi/Chiodi/brettella Merula-Chiodi/Enna).</p> <p>Dove con la realizzazione della bretella stradale, prevista anche dal PUMS, sarà possibile eliminare il traffico di attraversamento nelle via residenziali quali via Martinelli e Lodovico il Moro. Prevedendo una moderazione del traffico nell'intera area, sarà possibile convogliare il traffico nell'asse più opportuno, ovvero la bretella Merula-Chiodi</p>

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
La richiesta è coerente con i contenuti generali del PUMS, l'ambito indicato ricade infatti tra le classi caratterizzate da significativa intensità di fattori critici (cfr figura 7.26).

Modifica proposta
Si modifica la Tavola 3. Di conseguenza, nel Documento di Piano si modifica la pagina 194 nel sotto paragrafo "Zone esterne alla cerchia filoviaria" nell'elenco puntato, seguendo l'ordine alfabetico, aggiungere "Ronchetto" e a pagina 196 si modifica la figura 7.27. Inoltre si modifica la Tavola 6.

Note

- Capitolo attribuito in fase di valutazione tecnica in quanto la richiesta di modifica accolta è stata inserita in un capitolo diverso rispetto a quello indicato nell'osservazione.
- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.

Numero osservazione	Osservante	Numero di protocollo	Data e ora del protocollo
046_06	(Partito Democratico) Coordinatrice Municipio 7 - Carla Ceccarelli	452492/2017	06/10/2017 17:34:14

CONTENUTO OSSERVAZIONE

Capitolo	Operazione
Tav.6 Mobilità ciclistica – scenario di piano	Aggiungi il testo da inserire alla fine del capitolo

Motivazione

Testo originale	Testo nuovo
	<p>Si richiede di inserire nella "Rete di itinerari prioritari PUMS" anche l'Asse Via Novara, Via Rembrandt, via Rubens fino a Piazza De Angeli.</p> <p>L'Integrazione è richiesta in coerenza con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'intervento di riqualificazione dell'asse Novara-Rembrandt-Rubens (previsto nel capitolo 7.3.1.2 "Riqualificazione di assi e nodi"); • il principio generale di continuità degli itinerari ciclabili tra centro storico e periferie; • la rete degli itinerari ciclabili del Piano di Governo del Territorio (come da Figura 7.33 "Itinerari ciclabili del PGT e interventi programmati nello scenario di riferimento" a pagina 226); • l'obiettivo di integrare un'offerta di trasporto pubblico non sufficiente a connettere grandi servizi o quartieri storici e parchi.

ESITO PROPOSTO

Esito	Accogliere
Si propone di	

Valutazione tecnica
<p>L'osservazione è coerente con le strategie del PUMS. In questa fase di pianificazione, sono accolte le sole richieste di integrazioni alla rete degli itinerari portanti in coerenza con il telaio individuato nel PGT, mentre per la valutazione dei percorsi puntuali, i dettagli progettuali e le modalità di realizzazioni si rimanda ai piani di settore attuativi. Si evidenzia infatti che, a seguito all'approvazione del PUMS, verrà dato avvio alla redazione del BICIPLAN, strumento di settore cui è affidato il compito di sviluppare e programmare tutte le azioni che dovranno tradurre operativamente le strategie di sviluppo della mobilità ciclistica.</p>

Modifica proposta

Si modifica la tav. 6 aggiungendo anche l'Asse Via Novara, Via Rembrandt, via Rubens fino a Piazza De Angeli.

Note

- Si veda prescrizione contenuta nel Parere Motivato Finale.