



Comune di Pogliano Milanese
Area Urbanistica – Polizia Locale

Autorità Procedente:

Arch. Ferruccio Migani

mail: ferrucciomigani@poglianomilanese.org

Autorità Competente:

Com.te Carmine Capri

mail: carminecapri@poglianomilanese.org

DOCUMENTO DI SCOPING



COMUNE DI
POGLIANO MILANESE



PIANO URBANO DEL TRAFFICO

Comune di Pogliano Milanese - Città Metropolitana di Milano - 20010 piazza Volontari Avis Aido, 6

Icodice fiscale 86502140154 - partita IVA 04202630150 – www.poglianomilanese.org - mail: info@poglianomilanese.org

PEC: comune.poglianomilanese@cert.legalmail.it - centralino: 02.939.644.1

Area Urbanistica/SUAP: tel. 02/93964436 - 02/93964450 – 02/93964427

Orari sportello: Lunedì e giovedì dalle 08:45 alle 11:45 e dalle 17.00 alle 18.00, mercoledì dalle 16:00 alle 17:00

Pogliano Milanese
Ottobre 2019

Autorità procedente:

Comune di Pogliano Milanese (MI)
Arch. Ferruccio Migani, Area Urbanistica

Autorità competente:

Comune di Pogliano Milanese (MI)
Comm. Carmine Capri, Responsabile Polizia Locale

INDICE GENERALE

1.PREMESSA.....	3
Contesto normativo	4
Fasi Valutazione Ambientale Strategica	5
Schema del percorso metodologico procedurale	7
2.RAPPORTO CON I SITI DI RETE NATURA 2000	8
Analisi delle possibili interferenze	8
3. INQUADRAMENTO DELLA PROPOSTA DI PUT	11
Analisi dello stato di fatto.....	11
Recepimento delle indicazioni di PGT.....	12
Linee di intervento previste.....	13
Interventi di riorganizzazione e messa in sicurezza delle intersezioni	14
Programma urbano della sosta	15
4.PROPOSTA DI DEFINIZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA E PORTATA	16
Caratteristiche del piano in rapporto al contesto.....	16
Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate	18

PREMESSA

La presente istanza riguarda il nuovo Piano Urbano del Traffico di Pogliano Milanese, redatto ai sensi delle "Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico" del Ministero dei Lavori Pubblici pubblicate sulla G.U. n.77 del 24.06.1995 nonché all'art.36 del Dlgs 30.04.1992 n.285 e in osservanza delle "Linee guida per le analisi di sicurezza delle strade" di cui alla Circolare "Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale" del 8/6/2001 del Ministero dei Lavori Pubblici.

Il Comune di Pogliano Milanese non è ancora dotato di un Piano Urbano del Traffico e l'Amministrazione Comunale ha disposto la redazione del piano intendendo definire un riordino delle azioni intraprese relativamente alla definizione di un piano per lo sviluppo viabilistico urbano finalizzato al miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, alla riduzione degli inquinamenti atmosferico ed acustico, al contenimento del consumo energetico, al rispetto dei valori ambientali.

Il PUT si prefigge lo scopo di verificare lo stato attuale delle cose e di proporre delle soluzioni in linea con lo sviluppo futuro della città. In particolare la funzione del piano è fornire all'Amministrazione uno strumento di facile lettura, unico e utilizzabile.

Il nuovo PUT è finalizzato principalmente all'adeguamento della disciplina della circolazione (movimento e sosta) dello stato attuale, all'aggiornamento delle previsioni di miglioramento della sicurezza stradale con particolare riferimento agli itinerari ciclo-pedonali.

Il Rapporto Preliminare, o Documento di Scoping, è finalizzato a valutare se il presente Piano Urbano del Traffico può avere effetti significativi sull'ambiente e quindi essere sottoposti alla VAS, come previsto dalla Direttiva europea n. 42 del 2001 (recepita a livello nazionale dal Decreto Legislativo n. 152 del 03/04/2006 e a livello regionale con la L.R. n. 12 del 11/03/2005). Il documento è stato predisposto ai sensi della DCR n. 351/2007 "Indirizzi generali per la VAS" e della DGR 10 novembre 2010, n. 761.

All'interno dell'intera procedura di Valutazione Ambientale del piano, il presente documento rappresenta, pertanto, l'elaborato tecnico contenente le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva, avente la finalità di evidenziare il quadro delle caratteristiche progettuali e degli effetti e aree interessate per la definizione di un processo decisionale per lo sviluppo di una variante compatibile e sostenibile da un punto di vista ambientale.

Scopo fondamentale della VAS di un Piano Urbano del Traffico è di identificare e valutare gli effetti ambientali generati dagli interventi previsti dal piano stesso. Le proposte contenute nella proposta di PUT sono prevalentemente di tipo regolamentare e prevedono ridotte modifiche alla rete stradale esistente, in parte già previste dal PGT, perseguendo un uso più efficace ed efficiente della rete stradale esistente.

Anche in considerazione dell'orizzonte temporale di riferimento del piano (2 anni) identificato dalla normativa settoriale, si anticipa che il PUT non presenta elementi di strategicità tali da rendere necessaria una procedura di VAS completa.

Contesto normativo

La Direttiva 2001/42/CE, relativa alla "valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente", introduce un processo da attuarsi nella fase di pianificazione e programmazione con l'obiettivo di "...garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile,... assicurando che... venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente".

Per "valutazione ambientale" s'intende l'elaborazione di un rapporto di impatto ambientale, lo svolgimento delle consultazioni, la valutazione del rapporto ambientale e dei risultati delle consultazioni nell'iter decisionale e la messa a disposizione delle informazioni sulla decisione.

La valutazione deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del programma ed anteriormente alla sua adozione.

La VAS costituisce un controllo in fase attuativa degli effetti ambientali significativi al fine di individuare tempestivamente gli effetti negativi imprevisti e essere in grado di adottare le misure correttive opportune.

La Direttiva 2001/42/CE prevede che tutto il processo di elaborazione sia accompagnato da momenti di formazione e consultazione preventiva: la proposta di piano o programma e il relativo rapporto ambientale devono essere messi a disposizione delle autorità e del pubblico, che devono poter esprimere il loro parere.

A livello nazionale la normativa di riferimento è il D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 (come modificato dal DLGS n. 4 del 2008 e dal DLGS n. 128 del 2010) che nel disciplinare le norme in materia ambientale ha previsto procedure per la valutazione ambientale strategica. Tale decreto ha dato recepimento alla Direttiva 2001/42/CE.

In particolare la Regione Lombardia ha introdotto nel proprio ordinamento legislativo lo strumento della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) con l'articolo 4 della Legge Regionale per il governo del territorio n. 12 del 11 marzo 2005, modificato dalla LR n. 3 del 21 febbraio 2011 (Leggi le precisazioni contenute nel comunicato dell'Assessore al Territorio e Urbanistica e del Direttore Generale del 2 marzo 2011).

Il Consiglio Regionale ha quindi emanato gli "Indirizzi generali per la valutazione ambientale di piani e programmi" approvati con la DGR n. 351 del 13 marzo 2007.

La Giunta Regionale ha infine disciplinato i procedimenti di VAS e di verifica di assoggettabilità a VAS con una serie di deliberazioni: la DGR n. 6420 del 27 dicembre 2007 "Determinazione della procedura per la valutazione ambientale di piani e programmi - VAS (art. 4 LR n. 12 del 05; DCR n. 351 del 2007)", successivamente integrata e in parte modificata dalla DGR n. 7110 del 18 aprile 2008, dalla DGR n. 8950 del 11 febbraio 2009, dalla DGR n. 10971 del 30 dicembre 2009, dalla DGR n. 761 del 10 novembre 2010 ed infine dalla DGR n. 2789 del 22 dicembre 2011.

Per i P/P che determinano l'uso di piccole aree a livello locale e le modifiche minori, come definiti con provvedimento dalla Giunta regionale, e per i P/P non ricompresi nel paragrafo 2 dell'articolo 3 della direttiva, che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione di progetti, si procede alla verifica di esclusione (screening), al fine di determinare se possono avere significativi effetti sull'ambiente.

La presente proposta di Piano Urbano del Traffico sarà quindi oggetto di procedura di verifica di esclusione dal procedimento di VAS secondo le modalità di cui al punto 5.9 della DCR n. 351 del 2007.

Fasi Valutazione Ambientale Strategica

Sulla base degli elementi metodologici della normativa di riferimento si è pervenuti ad una strutturazione in fasi del processo di verifica di esclusione del procedimento di VAS per il Piano Urbano del Traffico in oggetto:

- avviso di avvio del procedimento;
- individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
- elaborazione di un rapporto preliminare comprendente una descrizione del piano o programma e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o programma facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva;
- messa a disposizione del rapporto preliminare e avvio della verifica;
- convocazione conferenza di verifica;
- decisione in merito alla verifica di assoggettabilità alla VAS;
- informazione circa la decisione e le conclusioni adottate.

Avviso di avvio del procedimento

La verifica di assoggettabilità alla Valutazione Ambientale VAS è avviata mediante pubblicazione dell'avvio del procedimento di elaborazione del PUT. Tale avviso è reso pubblico ad opera dell'autorità procedente mediante pubblicazione sul sito web sivas e secondo le modalità previste dalla normativa specifica del PUT.

Individuazione dei soggetti interessati e definizione modalità di informazione e comunicazione

L'Autorità procedente, d'intesa con l'autorità competente per la VAS, con specifico atto formale individua e definisce:

- i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, ove necessario anche transfrontalieri, da invitare alla conferenza di verifica;
- le modalità di convocazione della conferenza di verifica;
- i singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale;
- le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni.

Elaborazione del rapporto preliminare

L'autorità procedente predispone un rapporto preliminare contenente le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute umana e sul patrimonio culturale, facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della Direttiva:

Caratteristiche del P/P, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- *in quale misura il P/P stabilisce un quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l'ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative o attraverso la ripartizione delle risorse;*
- *in quale misura il P/P influenza altri P/P, inclusi quelli gerarchicamente ordinati;*
- *la pertinenza del P/P per l'integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;*
- *problemi ambientali relativi al P/P;*
- *la rilevanza del P/P per l'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente (ad es. P/P connessi alla gestione dei rifiuti o alla protezione delle acque).*

Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate, tenendo conto in particolare, dei seguenti elementi:

- *probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti;*
- *carattere cumulativo degli effetti;*
- *natura transfrontaliera degli effetti;*
- *rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti);*
- *entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate);*

- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa:
 - delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale,
 - del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite;
 - dell'utilizzo intensivo del suolo;
- effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

Per la redazione del rapporto preliminare, il quadro di riferimento conoscitivo nei vari ambiti di applicazione della VAS è il Sistema Informativo Territoriale integrato previsto dall'art. 3 della Legge di Governo del Territorio. Possono essere utilizzati, se pertinenti, approfondimenti già effettuati ed informazioni ottenute nell'ambito di altri livelli decisionali o altrimenti acquisite. Inoltre nel rapporto preliminare è necessario dare conto della verifica delle eventuali interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 (SIC e ZPS).

Messa a disposizione del rapporto preliminare e avvio della verifica

L'autorità procedente mette a disposizione, per trenta giorni, presso i propri uffici e pubblica sul sito web sivas il rapporto preliminare della proposta di PUT e determinazione dei possibili effetti significativi. Dà notizia dell'avvenuta messa a disposizione e pubblicazione su web.

L'autorità procedente, in collaborazione con l'autorità competente per la VAS, comunica ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati la messa a disposizione e pubblicazione su web del rapporto preliminare al fine dell'espressione del parere, che deve essere inviato, entro trenta giorni dalla messa a disposizione, all'autorità competente per la VAS ed all'autorità procedente.

Convocazione conferenza di verifica

L'autorità procedente convoca la Conferenza di verifica alla quale partecipano l'autorità competente per la VAS, i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati. L'autorità procedente predispone il verbale della Conferenza di verifica.

Decisione in merito alla verifica di assoggettabilità alla VAS

L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, esaminato il rapporto preliminare, acquisito il verbale della conferenza di verifica, valutate le eventuali osservazioni pervenute e i pareri espressi, sulla base degli elementi di verifica di cui all'allegato II della Direttiva, si pronuncia, entro novanta giorni dalla messa a disposizione, sulla necessità di sottoporre il PUT al procedimento di VAS. La pronuncia è effettuata con atto formale reso pubblico.

In caso di non assoggettabilità alla VAS, l'autorità procedente, nella fase di elaborazione del PUT, tiene conto delle eventuali indicazioni e condizioni contenute nel provvedimento di verifica.

L'adozione e/o approvazione del PUT dà atto del provvedimento di verifica nonché del recepimento delle eventuali condizioni in esso contenute.

Informazione circa la decisione e le conclusioni adottate

Il provvedimento di verifica viene messo a disposizione del pubblico e pubblicato sul sito web sivas. L'autorità procedente ne dà notizia secondo le modalità adottate. Il provvedimento di verifica diventa parte integrante del PUT adottato e/o approvato.

Schema del percorso metodologico procedurale

Fase del P/P	Processo P/P	Verifica di esclusione dalla VAS
Fase 0 Preparazione	P0. 1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento del P/P P0. 2 Incarico per la stesura del P/P P0. 3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0. 1 Incarico per la predisposizione del rapporto preliminare A0. 2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 Orientamento	P1. 1 Orientamenti iniziali del P/P P1. 2 Definizione schema operativo P/P	A1. 1 Verifica delle interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 – Valutazione di incidenza (zps / sic) A1. 2 Definizione schema operativo per la Verifica e mappatura del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale coinvolti A1. 3 Rapporto preliminare della proposta di P/P e determinazione degli effetti significativi – allegato II, Direttiva 2001/42/CE
	messa a disposizione e pubblicazione su web (trenta giorni) del rapporto preliminare avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati	
Conferenza di verifica	verbale conferenza in merito all'assoggettabilità o meno del P/P alla VAS	
Decisione	L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, assume la decisione di assoggettare o meno il p/p alla valutazione ambientale (entro 90 giorni dalla messa a disposizione)	
	Informazione circa la decisione e pubblicazione del provvedimento su web	

RAPPORTO CON I SITI DI RETE NATURA 2000

Analisi delle possibili interferenze

La Rete Natura 2000 istituita dalla Direttiva Habitat (Dir. 92/43/CEE) è un sistema coordinato e coerente di aree ad elevata naturalità, caratterizzate dalla presenza di habitat e di specie di interesse comunitario, la cui funzione è la tutela e la conservazione della biodiversità sul continente europeo.

La Rete Natura 2000 è costituita da:

- SIC, Siti di Importanza Comunitaria;
- ZPS, Zone di Protezione Speciale.

Relativamente al territorio di Pogliano Milanese si individua nella parte meridionale la presenza di un ambito della Rete Natura 2000, ovvero la Riserva naturale Regionale del Bosco di Vanzago (cod. IT2050006). Si tratta di un ambito SIC e ZPS che insiste sui comuni di Vanzago, per la maggior parte, ed in misura minore su Pogliano M.se e Arluno.

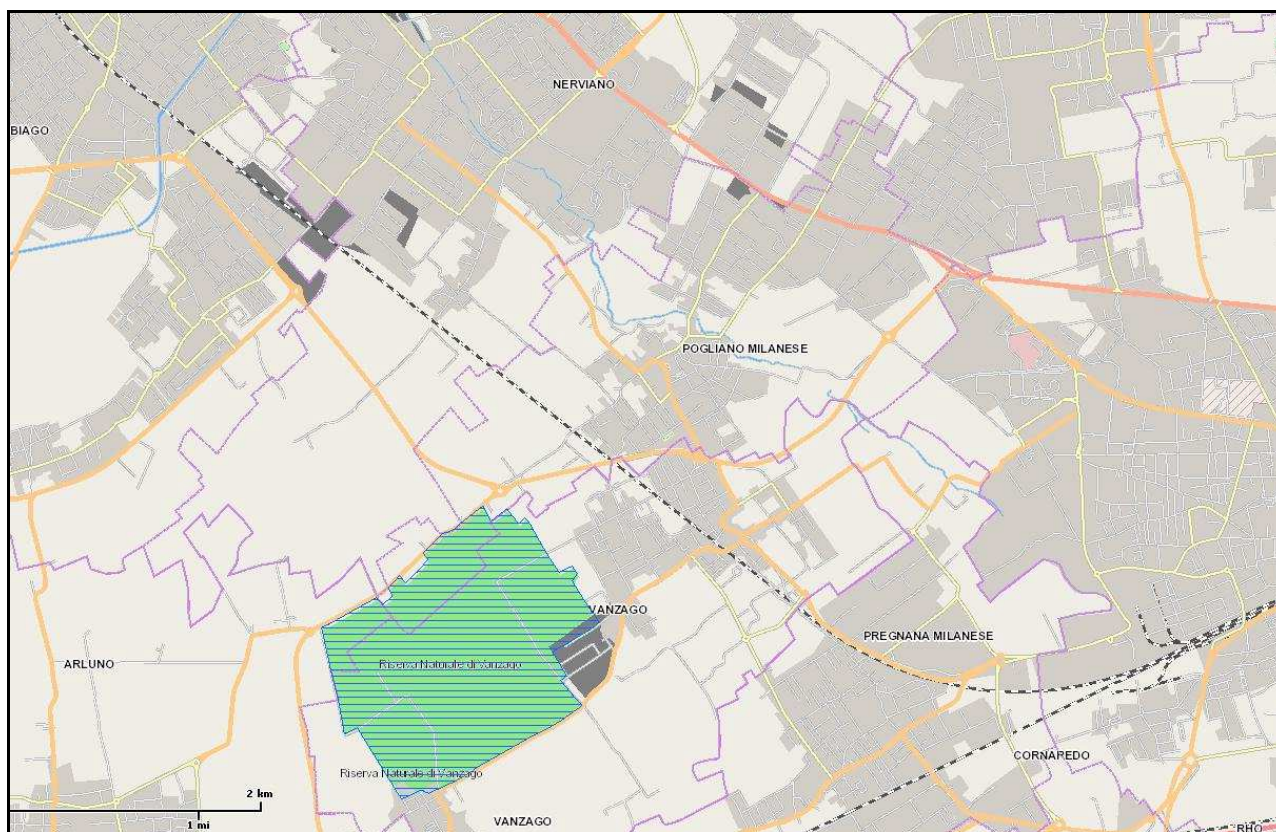
La Riserva naturale Bosco WWF di Vanzago è un'oasi naturalistica che nasce da un lascito di un importante imprenditore locale che volle che la sua riserva personale di caccia diventasse un'oasi faunistica del WWF dopo la sua morte. Così avvenne nel 1977 e nel tempo la flora importata dalle zone boschive montane, più adatta per una riserva di caccia, si sostituì con la flora autoctona, ricreando un corretto habitat per le specie animali presenti nel bosco.

L'Oasi WWF Bosco di Vanzago, istituita con D.G.R. 16338/2004, si trova all'interno di un Sito d'Importanza Comunitaria (SIC IT2050006) nel Comune di Vanzago (Mi); l'Oasi è anche una Zona di Protezione Speciale (ZPS IT2050006).

L'area si estende per circa 200 ettari formati dal tipico bosco della Pianura Padana e al suo interno è anche attivo il Centro di Recupero Animali Selvatici (CRAS).

Il sito risulta importante dal punto di vista conservazionistico, poiché rappresenta uno dei pochi relitti boscati tuttora presenti nella pianura del milanese. Sebbene l'area sia invasa da esotiche spontaneizzate (come la robinia, l'ailanto, il ciliegio tardivo, la fitolacca), con un'accorta gestione forestale si stanno rinaturalizzando diversi settori boscati. In particolare si sottolinea l'attento lavoro di manutenzione dei querceto-carpineti in parte soffocati dalle infestanti e il taglio selettivo di specie alloctone altamente competitive. In alcune parcelle di bosco si rinvergono ora querceti quasi puri con farnie o roveri, anche di diametro considerevole. Inoltre la gestione agricola delle zone coltivate, indirizzata a forme di agricoltura biologica, ha permesso un notevole miglioramento qualitativo dell'ambiente degli agroecosistemi, testimoniato dall'entomofauna presente (158 spp., di cui 25 specie di Lepidotteri e 16 di Odonati). Tra le specie 345 specie censite, oltre ad una ricca avifauna (c.a. 145 spp.), si segnala la presenza del Quercino e del Moscardino, assieme ad una buona chiropterofauna. Tra i rettili *Emys orbicularis*, specie reintrodotta.

Di seguito si riporta la cartografia atta ad individuare le aree interessate.



INDIVIDUAZIONE AMBITI DELLA RETE NATURA 2000 (FONTE: WWW.SIBIO.SERVIZIRL.IT)



FOTO AEREA DELLA ZONA DEL BOSCO DI VANZAGO (FONTE: GOOGLE MAPS)

Come si evince dalle illustrazioni, l'area di tutela coinvolge esclusivamente una parte ridotta del territorio, sita nella parte meridionale pertanto esterna alla zona interessata dagli interventi del Piano Urbano del Traffico.

Gli interventi previsti dal Piano Urbano del Traffico non coinvolgono tale zona in quanto si concentrano sulle aree urbanizzate, che attualmente presentano le maggiori criticità in merito al traffico veicolare, alla programmazione sosta e alla commistione tra diverse tipologia di utenze.

L'area interessata, ad elevata naturalità, risulta quindi esterna all'area di intervento e il progetto di piano non creerà alcuna interferenza con l'ambito del Bosco di Vanzago oggetto di tutela.

INQUADRAMENTO DELLA PROPOSTA DI PUT

La proposta di Piano Urbano del Traffico è basata su una profonda analisi dello stato di fatto, in primo luogo, e sul recepimento delle indicazioni del Piano di Governo del Territorio adottato oltre alle indicazioni degli strumenti urbanistici ai vari livelli vigenti.

La proposta di Piano Urbano del Traffico si concentra su due principali linee di indirizzo:

- 1. TUTELA UTENZA DEBOLE, SUPPORTO ALLA MOBILITÀ DOLCE, PROTEZIONE CENTRO URBANO E INTERVENTI FISICI E DI COMUNICAZIONE SULL'INFRASTRUTTURA STRADALE**
- 2. AZIONI DI FLUIDIFICAZIONE E GERARCHIZZAZIONE DEI FLUSSI VEICOLARI DA ATTUARSI CON MODIFICHE DELLE REGOLE DI CIRCOLAZIONE E MESSA IN ATTO DI PREVISIONI DI NUOVE INFRASTRUTTURE**

Tali obiettivi di livello generale sono da mettersi in atto con una serie di interventi puntuali meglio specificati nei paragrafi successivi.

Analisi dello stato di fatto

L'analisi ha evidenziato un quadro dell'attuale utilizzo della rete stradale di Pogliano Milanese, caratterizzato dal punto di vista macroubanistico da zone differenti e dal punto di vista infrastrutturale dai collegamenti tra le varie zone e con i comuni limitrofi.

Il centro/centro storico gode di uno stato "protetto" generato dalla zona a traffico limitato in un tratto di via Paleari. L'entità dei flussi di traffico è limitata e fortemente interconnessa con le aree di corona, le cui arterie costituiscono accesso diretto al centro storico. Il sistema è organizzato sulla base di strade a senso unico di marcia che riducono così i punti di conflitto e favoriscono la fluidità del traffico.

Il secondo attore è la corona che cinge il centro storico. In questa zona sono insediate la quasi totalità delle funzioni e dei servizi presenti su territorio; riveste quindi un ruolo fondamentale quale attrattore e generatore di traffico.

E' caratterizzata da compresenza e commistione forte tra tutte le differenti utenze della rete stradale un quanto è utilizzata dai residenti per i piccoli spostamenti, dagli utenti dei servizi insediati. A ridosso della parte alta del centro storico è inoltre presente il fiume Olona, barriera naturale di separazione del territorio di Pogliano M.se. che costituisce una connotazione della zona sia relativamente al suo superamento, sia in merito alla fruibilità delle aree naturali (pista ciclabile...).

Centro e corona sono collegati alla rete extraurbana attraverso tre principali direttrici a nord la Statale del Sempione, a sud-est la SP 109dir e a sud e ad ovest la SP 229.

L'interazione tra centro e prima corona presenta un problema di interazione tra la prima fascia e le direttrici principali. La struttura stradale della corona non è in grado di filtrare il traffico presente sulle direttrici principali

(Via Europa, Via Paleari, Via Garibaldi, Via Chaniac...) o lo fa in modo limitato e insufficiente. Si generano quindi situazioni pericolose di "attrito" tra l'utenza più "forte" come le auto e l'ambiente circostante (utenza debole, edificato e arredo urbano) che verso il centro assume i caratteri tipicamente urbani. In buona sostanza chi accede alla corona modifica il comportamento di guida solo se costretto e non riceve informazioni chiare e inequivocabili sul fatto che sulle medesime strade circolano pedoni e ciclisti con pari diritti e doveri.

Visti i limiti fisici connessi alla struttura urbana, oltre alle contingenti limitate risorse economiche a disposizione delle amministrazioni pubbliche, occorre mettere in atto degli strumenti che agiscano su corona e direttrici principali a protezione dell'utenza debole sulla corona e a fluidificazione del traffico sulle direttrici principali.

L'analisi dei dati sull'incidentalità evidenzia infatti due elementi principali che confermano la difficile relazione tra corona e accessi al centro abitato: infatti i sinistri ci concentrano proprio in corrispondenza delle zone di transizione e all'interno della stessa corona. Si rilevano analoghe concentrazioni in corrispondenza di alcune intersezioni tra le viabilità principali.

Recepimento delle indicazioni di PGT

Per quanto riguarda il recepimento delle indicazioni del PGT vigente si evidenzia l'indicazione per la realizzazione di nuovi assi stradali, previsti ma ad oggi non ancora tracciati.

Nello specifico si individua la previsione riguardante due assi di connessione posti esternamente rispetto all'urbanizzato, utili a collegare tra loro ambiti diversi, in particolare la zona nord con la zona sud, senza attraversare il centro cittadino in modo tale da consentire una migliore fluidificazione del traffico. Il primo collegamento previsto è tra Via 4 Novembre e Via Cantone, passando per Via Cavour, che ad oggi si configura come una strada sterrata secondaria.

Il secondo asse, posto dal lato opposto del centro cittadino, costituirà la prosecuzione di Via Grassina, che si conetterà direttamente con Via Battisti.

Per quanto riguarda invece le intersezioni sono previste e riconfermate la trasformazioni in rotatoria a precedenza interna dell'incrocio tra la Statale del Sempione, Via Lainate e Via Europa e l'inserimento di un plateau rialzato tra Via Garibaldi e Via Pellico. L'organizzazione dell'incrocio con configurazione a rotatoria consente di ridurre i punti di conflitto tra veicoli e minimizzare gli eventuali impatti con un incremento rilevante della sicurezza dell'intersezione.

Un discorso a parte deve essere effettuato per quanto concerne i percorsi ciclopeditoni in quanto l'Amministrazione Comunale ha posto tra i suoi obiettivi primari lo sviluppo della mobilità sostenibile con una messa in rete di un sistema di tracciati ciclabili basato sulla realizzazione di:

- nuovi percorsi ciclopeditoni di attraversamento;
- il completamento del tracciato esistente lungo le sponde del fiume Olona;
- un nuovo asse di collegamento alla stazione Vanzago-Pogliano.

Ad oggi sono presenti alcuni tratti lungo il fiume Olona, lungo Via Fogazzaro e nella parte a nord del centro cittadino nelle vie Paleari, San Giovanni Bosco, Turati e Pastori.

Complessivamente si prevede la realizzazione di una rete in grado di collegare tutte le principali zone comunali, inserendo percorsi lungo le strade esistenti e prevedendoli nell'ambito della progettazione dei nuovi assi.

Linee di intervento previste

Dalle analisi preliminari e sulla base degli interventi già previsti dal PGT, nascono le principali linee di intervento del progetto di Piano Urbano del Traffico:

- Istituzione di una **ZONA TRAFFICO "MODERATO"** con limitazione della velocità a 30 km/h per tutta la corona centrale e chiusura al traffico di Via Roma
- Inserimento di un sistema di **limitazione delle svolte** nella parte alta della SP 229 nei tratti ove sono stati individuati i picchi di incidentalità
- **Ripresa delle previsioni** del PGT con interventi di trasformazione delle intersezioni critiche al fine di migliorare la fluidificazione del traffico, ridurre la velocità lungo le direttrici primarie e aumentare la sicurezza stradale degli incroci
- **Integrazione della rete viaria** al fine di costruire assi di collegamento tra la parte alta di Pogliano M.se e la zona al di sotto del fiume Olona senza l'attraversamento del centro cittadino
- **Ridefinizione dei sensi di marcia** nella parte meridionale del centro urbano al fine di facilitare la gestione del traffico
- Realizzazione di un sistema di **MOBILITÀ CICLABILE** costituito da percorsi preferenziali, piste in sede protetta e/o promiscua con il duplice obiettivo di mettere in sicurezza e incentivare l'utilizzo della bicicletta per gli spostamenti
- Determinazione di un **PROGRAMMA URBANO DELLA SOSTA** con lo scopo di delineare le linee di espansione/contrazione dei parcheggi sulla base delle attività esistenti, in progetto e in rapporto alle effettive necessità delle singole zone di intervento.

Funzionalità e efficienza della proposta di piano sono direttamente connesse alla qualità della comunicazione all'utenza. Non basta il posizionamento di segnaletica di limitazione a 30 km/h a norma di codice; occorre utilizzare immagini più forti e comunicative come per esempio l'utilizzo di "Totem" a formare delle vere e proprie **porte di ingresso al centro abitato**: questi elementi potranno essere inoltre utilizzati anche per fare differenti comunicazioni, per esempio potranno riportare mappe dei percorsi ciclabili, rilevatori istantanei di velocità.

La forza della comunicazione della segnaletica è fondamentale. Infatti, dalle statistiche sulle rilevazioni delle velocità, è noto come la velocità media dell'85 percentile degli utenti generalmente supera il limite imposto e segnalato per legge. Ne segue la considerazione che, non avendo considerato i 15 veicoli con le maggiori velocità, si è di fatto escluso coloro che scientemente violano i limiti e che quindi i restanti utenti (85%) non hanno avuto le corrette indicazioni della infrastruttura stradale circa il comportamento da tenere. Si sottolinea che i posizionamenti individuati hanno carattere indicativo; in fase esecutiva potranno essere suscettibili di modifiche legate allo stato dei luoghi.

Si è scelto di estendere la zona a traffico moderato che ad oggi interessa esclusivamente Via Paleari ed il nucleo centrale, allargando la corona fino a ricomprendere il centro storico e le arterie in cui sono stati rilevati maggiori incidenti sulla base del flusso di traffico esistente. Dall'analisi del traffico rilevato, congiuntamente con la distribuzione delle incidentalità degli ultimi anni, sono emerse alcune zone in cui il numero di sinistri è proporzionalmente alto se analizzato alla luce dei flussi veicolari presenti sugli assi.

L'inserimento di zona a traffico limitato è stata inoltre valutata sulla base dei servizi esistenti o in previsione, con particolare attenzione alle aree caratterizzate dalla presenza di istituti scolastici, centri anziani, auditorium e aree residenziali esistenti o di nuova realizzazione.

Le aree interessate dalla zona di traffico moderato sono le seguenti:

- il centro storico;
- l'area ricompresa tra Via Europa, Via Verdi e Via Ronchetti;
- Via Garibaldi;
- il primo tratto di Via Chaniac.

In tale zona verrà imposto il limite dei 30km/h e verranno adottate tecniche per il controllo della velocità quali cuscini berlinesi, plateau rialzati e segnaletica atta a far rallentare i veicoli. In corrispondenza dei varchi di accesso alla zona di traffico moderato verranno posti dei totem e verrà apposta adeguata segnaletica orizzontale. In tal modo verrà richiamata l'attenzione del guidatore che sta per entrare nella zona di traffico moderato, invitandolo alla prudenza e al non superamento del limite di 30 km/h.

In corrispondenza dei varchi di accesso alla zona di traffico moderato, ove posto un totem, verrà inoltre dipinta sulla carreggiata una striscia di adeguata larghezza atta a richiamare l'attenzione del guidatore.

Ove necessario saranno introdotti i "cuscini berlinesi", un sistema di moderazione del traffico costituito da un rialzo stradale, in gomma, plastica o conglomerato, utile nelle strade locali a traffico misto in quanto consente diverse modalità di passaggio:

- gli autoveicoli sono obbligati a moderare la velocità, dovendo passare con almeno una ruota sul rallentatore
- le biciclette ed i mezzi a due ruote possono transitare ai lati del rallentatore

In alternativa potranno essere inseriti dei plateau rialzati, in corrispondenza delle intersezioni o dei passaggi pedonali. Il rialzo della carreggiata si ottiene modificando il profilo longitudinale della strada; l'innalzamento della pavimentazione stradale potrà essere realizzato in streetprint o in conglomerato bituminoso.

Interventi di riorganizzazione e messa in sicurezza delle intersezioni

INTERVENTO 2

L'intervento n. 2 prevede la realizzazione di uno spartitraffico centrale lungo il tratto settentrionale della SP 229. L'inibizione delle svolte a sinistra consentirà di ridurre notevolmente il numero dei sinistri che attualmente avviene in quel tratto stradale.

INTERVENTO 3

L'intervento n. 3 prevede la riorganizzazione dell'intersezione Via Chaniac/Via Paleari, con l'inserimento di segnale di precedenza su Via Arluno; tale intervento è reso necessario dalla riorganizzazione dei sensi unici nella zona.

INTERVENTO 4

La nuova rotatoria verrà collocata lungo la Statale 33 in corrispondenza dell'intersezione con Via Lainate e Via Europa. La nuova intersezione consentirà di effettuare tutte le manovre di svolta senza il verificarsi di conflittualità tra i vari flussi di traffico. La rotatoria, a 4 vie, agevolerà l'accesso alla Statale, caratterizzata da importanti flussi di scorrimento, e permetterà di effettuare inversione di marcia.

Si tratta di un intervento già individuato dal PGT.

INTERVENTO 5

Si prevede la realizzazione di un plateau rialzato all'intersezione tra Via Garibaldi e Via Pellico, intervento già previsto dal PGT e riconfermato in sede di redazione del PUT.

INTERVENTO 6

Realizzazione di plateau rialzati per tutelare incroci critici.

INTERVENTO 7

Ripresa delle previsioni del PGT con interventi di trasformazione dell'intersezione Via Europa/Via Chiesa in rotatoria compatta al fine di migliorare la fluidificazione del traffico, ridurre la velocità lungo le direttrici primarie e aumentare la sicurezza stradale dell'incrocio.

INTERVENTO 8

Gerarchizzazione degli assi Via Europa e Via Tasso al fine di proteggere l'utenza debole e rendere più scorrevole il traffico. È prevista la riorganizzazione degli spazi concentrando e segnalando gli attraversamenti pedonali con modifica della sede stradale e l'inserimento di eventuali piste ciclabili.

INTERVENTO 9

L'intervento 9 prevede l'integrazione della rete viaria al fine di realizzare una via di deflusso per il centro abitato. La nuova viabilità in progetto, che verrà realizzata collegando e ampliando i tratti di via Mattel, Via Grassina e Via Falcone, permetterà di sgravare Via Europa dai flussi di traffico di coloro che attualmente attraversano Pogliano M.se per dirigersi da est ad ovest, ossia verso Nerviano e Vanzago.

INTERVENTO 10

Il Piano Urbano del Traffico prevede di invertire il senso di marcia di alcuni assi viari (Via Paleari, Via Garibaldi, Via Milite Ignoto, Via Trieste e Via Gorizia) situati nel settore sud ovest rispetto al centro abitato di Pogliano Milanese. L'intervento che potrebbe portare al maggior numero di modifiche sarà costituito dall'inversione dell'ultimo tratto di Via Monsignor Paleari; tale modifica faciliterà l'afflusso dei cittadini che sono soliti recarsi verso l'area cimiteriale e, come verificato nelle analisi pre-progettuali, non genererà dinamiche negative di flussi attraversanti il centro storico.

Via Roma, a causa delle ridotte dimensioni della carreggiata e dell'attuale apertura della medesima ad entrambi i sensi di marcia, risulta essere congestionata in quanto vi è la presenza di numerosi veicoli che cercano di attraversare l'abitato seguendo un asse Nord Sud; il progetto di piano prevede la sua chiusura al traffico.

Programma urbano della sosta

Dall'analisi del numero degli stalli e del grado di occupazione medio è evidente che nella zona di corona del centro abitato e nelle zone periferiche vi è un'ampia disponibilità a parcheggio. La situazione risulta essere differente nelle aree centrali, ed in particolare nel centro cittadino, nella porzione posta a sud del Fiume Olona. Si tratta di zone caratterizzate dalla presenza di numerose attività di somministrazione e da un afflusso di utenza tale da comportare il congestionamento dei parcheggi.

Innanzitutto si rileva che, come avviene tipicamente nei centri storici, le residenze hanno una sotto dotazione di parcheggi privati, elemento che si traduce nell'uso, in particolare nelle ore serali, dei parcheggi pubblici a disposizione nella zona. Inoltre eseguendo un censimento è emerso che sono presenti 23 attività commerciali e 5 esercizi di somministrazione nel centro cittadino.

Le attività in questione devono essere provviste secondo la norma di un numero adeguato di parcheggi commisurato alla superficie di vendita e alle caratteristiche della struttura.

I parcheggi richiesti dalla normativa vigente possono essere predisposti in fase progettuale; qualora non siano disponibili gli spazi minimi richiesti, si può procedere attraverso la monetizzazione dei parcheggi, strumento che permette comunque l'apertura della nuova attività commerciale nonostante non siano presenti nelle vicinanze i posti auto richiesti.

Negli anni la consistente monetizzazione dei parcheggi richiesti dalla normativa ha portato progressivamente ad una presenza di posti auto in rapporto al numero di attività assai limitata, come si evince dagli stralci di cartografia riportati di seguito.

Complessivamente sovrapponendo i parcheggi e le attività commerciali e di somministrazione risulta evidente una netta disparità tra centroidi di attrazione e aree di sosta a loro disposizione. Tale situazione si traduce in un grado di occupazione dei parcheggi molto alto e alla quasi permanente saturazione gli stalli esistenti.

Gli utenti sono così costretti a percorrere più volte le strade del centro e quelle limitrofe, alla ricerca di uno stallo disponibile e, a volte, in attesa che se ne liberi uno in quel momento.

Per consentire una migliore gestione dell'attuale dotazione è stata in parte inserita una regolamentazione con

disco orario che consente il parcheggio per 30 o 60 minuti e garantisce quindi la turnazione degli stalli esistenti.

Tale soluzione, risulta funzionale ma non risolutiva in quanto il problema della carenza di aree di sosta permane ed emerge in misura maggiore negli orari serali, ovvero quando la regolamentazione con disco orario non è più attiva.

La sera e nel week end il centro storico è caratterizzato da un'elevata attrattività con un numero consistente di auto che si dirigono verso il centro con diverse motivazioni e necessitano di parcheggi.

Innanzitutto vi sono i pendolari che rientrano alla loro abitazione e, una volta occupato un posto auto, lo conservano fino al giorno successivo e a volte per tutto il fine settimana. Questo fenomeno porta ad una turnazione dei parcheggi con percentuali ridotte rispetto a quelli diurni, in forza delle mutate necessità.

Tale tendenza entra in conflitto con quella degli avventori serali degli esercizi di somministrazione, che attraggono un numero maggiore di utenti alla sera e nel week end e, come già detto in precedenza, non hanno una dotazione adeguata di aree di sosta.

Si tratta di uno scenario che crea evidenti disagi per i residenti e la cui situazione è ulteriormente aggravata dalla presenza di una discoteca, con un'elevata attrattività, la cui dotazione di stalli specificatamente dedicati non è in grado di sostenere il consistente incremento della domanda a parcheggio nei giorni di apertura.

Complessivamente ne consegue che, soprattutto negli orari serali, risulta difficile trovare posti auto sia per gli avventori sia per i residenti di Pogliano M.se, che sono costretti a percorrere più volte le direttrici interessate e limitrofe al centro cittadino alla ricerca di uno stallone disponibile.

La sotto dotazione di parcheggi è una problematica che non deve essere in alcun modo sottovalutata in quanto tale scenario fa sì che gli utenti sopperiscano a questo disservizio lasciando l'auto in divieto di sosta, spesso collocandola in zone che possono creare non solo intralcio al traffico, ma anche evidenti problematiche connesse alla scarsa sicurezza della circolazione.

Un utilizzo per la sosta di spazi non adibiti a tale destinazione, ma anzi, per i quali tale uso è interdetto, comporta evidenti problemi al deflusso delle auto, alle uscite dagli accessi posti lungo le strade interessate e crea condizioni di scarsa sicurezza dovute alla limitazione della visibilità, all'intralcio nella percorrenza delle strade e alla metodica ostruzione dei percorsi dei pedoni, i quali si trovano costretti ad oltrepassare le auto poste in divieto di sosta invadendo la carreggiata.

Da ultimo si evince inoltre che anche il decoro urbano ne risulta fortemente compromesso.

Nella zona analizzata il PGT non prevede la realizzazione di nuove aree a parcheggio, ma unicamente una riqualificazione funzionale dei parcheggi posti nel settore sud del centro storico, in quanto data la conformazione strutturale delle aree centrali ad oggi risulta impossibile ricavare nelle aree esistenti nuovi stalli.

In conclusione risulta evidente come a livello di sicurezza e decoro urbano occorre che l'amministrazione comunale ponga particolare attenzione nella gestione delle procedure urbanistiche volte alla modifica di destinazione d'uso verso attività che potenzialmente generano richiesta di posti auto e sosta.

PROPOSTA DI DEFINIZIONE DELL'AMBITO DI INFLUENZA E PORTATA

Caratteristiche del piano in rapporto al contesto

Nella valutazione della determinazione dei possibili effetti significativi di cui all'art. 3 della Direttiva 2001/42/CE risulta di fondamentale importanza la valutazione del piano in progetto tenendo in considerazione le sue connotazioni in rapporto al contesto di inserimento.

Definizione di un quadro di riferimento

Il piano in oggetto stabilisce le linee di indirizzo relative al settore viabilistico, approfondendo le criticità di ordine generale e puntuale e suggerendo gli interventi da attuare per il miglioramento della situazione esistente.

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) consiste in un insieme di interventi coordinati per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo, arco temporale biennale, e nell'ipotesi di dotazioni di infrastrutture e mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. In tale ottica, il PUT è finalizzato ad ottenere

1. il miglioramento delle condizioni di circolazione;
2. il miglioramento della sicurezza stradale;
3. la riduzione dell'inquinamento atmosferico ed acustico nelle aree residenziali.

Il PUT deve essere inteso come "piano di immediata realizzabilità", con l'obiettivo di contenere al massimo, mediante interventi di modesto onere economico, le situazioni di circolazione critiche.

Per raggiungere i suoi obiettivi il PUT fa ampio ricorso ad azioni di vincolo, associando una gestione della mobilità in tutte le sue componenti (pedoni, trasporto pubblico, vetture private, soste...).

Nel processo di pianificazione e governo del sistema dei trasporti a scala urbana, il PUT costituisce, in definitiva, lo strumento tecnico-amministrativo di breve periodo, subordinato al Piano di Governo del Territorio per le scelte urbanistiche, e per il quale si prevede verifica ed aggiornamento periodico ogni due anni.

Capacità di influenzare altri piani o programmi

Il Piano Urbano del Traffico ha il compito di risolvere problematiche relative ad uno specifico settore, ovvero quello delle infrastrutture e della mobilità. Tale ambito di intervento, pur dialogando con il Piano di Governo del Territorio per una pianificazione coordinata dello sviluppo del territorio, si pone ad un livello inferiore rispetto ad al PGT, il quale dovrà riprendere le indicazioni operative delineate dal PUT.

Integrazione ambientale e sviluppo sostenibile

La proposta di piano pone attenzione alla questione ambientale incentivando un tipo di mobilità più sostenibile, caratterizzato da spostamenti pedonali e ciclabili. Tale sviluppo è sostenuto dalla previsione di nuovi percorsi e da una maggiore tutela all'utenza "debole".

Saranno realizzati nuovi marciapiedi, completando la maglia esistente ed inserendoli ove l'analisi ne ha

evidenziato una maggiore necessità. È inoltre prevista la realizzazione di una rete ciclo-pedonale in grado di collegare tutte le principali zone comunali, inserendo percorsi lungo le strade esistenti e prevedendoli nell'ambito della progettazione dei nuovi assi.

L'Amministrazione Comunale intende sostenere ed incentivare la mobilità sostenibile con una messa in rete di un sistema di tracciati ciclabili basato sulla realizzazione di:

- nuovi percorsi ciclopedonali di attraversamento;
- il completamento del tracciato esistente lungo le sponde del fiume Olona;
- un nuovo asse di collegamento alla stazione Vanzago-Pogliano.

L'incentivo all'utilizzo della bicicletta e degli spostamenti pedonali consentirà un miglioramento delle condizioni attuali riducendo il traffico ed i fattori impattanti ad esso connessi.

Innesto di problematiche ambientali

Il PUT interessa le aree urbanizzate, caratterizzate da criticità legate traffico e agli utenti che utilizzano gli assi stradali, pertanto non coinvolge sistemi ambientali e non crea alcuna problematica in merito.

Ruolo nell'attuazione della normativa comunitaria del settore ambiente

Il Piano Urbano del Traffico, per sua natura, non costituisce elemento di rilevanza nell'attuazione della normativa comunitaria nel settore dell'ambiente.

Caratteristiche degli effetti e delle aree che possono essere interessate

Il progetto di Piano Urbano del Traffico nasce con lo scopo di migliorare la situazione esistente e di stabilire, con interventi di immediata realizzabilità, condizioni di maggiore sicurezza e qualità abitativa. Le proposte contenute nella proposta di PUT sono prevalentemente di tipo regolamentare e prevedono ridotte modifiche alla rete stradale esistente, in parte già previste dal PGT., perseguendo un uso più efficace ed efficiente della rete stradale esistente.

Di seguito si procederà all'analisi dell'integrazione ambientale in merito a cinque componenti principali:

- suolo
- atmosfera
- ambiente idrico
- flora, fauna e biodiversità

Gli eventuali impatti potenziali di un PUT sulla componente **suolo** riguardano principalmente l'alterazione dell'assetto litologico dell'immediato sottosuolo e l'interazione con le strutture morfologiche presenti.

Come evidenziato dall'illustrazione della proposta di piano, gli interventi prevedono principalmente interventi di tipo normativo e regolamentare, con inserimento di assi e intersezioni già previsti dal PGT. La proposta in oggetto non ipotizza alcuna nuova infrastruttura che possa comportare un'alterazione alla componente suolo.

Relativamente alla componente **atmosfera**, l'attuazione delle misure di un PUT potrebbe comportare una modifica delle emissioni di inquinanti in atmosfera da parte di veicoli motorizzati o l'alterazione dei valori delle emissioni sonore. Analizzando però la proposta di piano si evince che, pur trattandosi di uno strumento tattico del breve periodo, quindi con una domanda di mobilità stabile, gli interventi regolamentativi intendono ridurre la pressione del traffico veicolare e migliorarne il deflusso, eliminando ove possibile situazioni di coda e di stallo che comportano un peggioramento delle condizioni ambientali.

Inoltre il piano agisce sulla mobilità ciclo-pedonale introducendo servizi atti ad incentivare abitudini e comportamenti indirizzati all'utilizzo di modi di trasporto più sostenibili, ovvero l'uso della bicicletta e gli spostamenti pedonali.

In merito all'**ambiente idrico** non si individua alcuna interazione diretta con i corpi idrici superficiali, alterazione del deflusso idrico o impatti sull'acquifero sotterraneo. Gli interventi previsti dal PUT non interagiscono né direttamente né indirettamente con la rete idrica (naturale o artificiale) presente; non sono previste opere strutturali che influenzino la falda superficiale.

Gli interventi proposti dal PUT riguardano principalmente una riorganizzazione della circolazione veicolare esistente con interventi puntuali atti a migliorare la sicurezza di tutti gli utenti, senza alcun impatto sulle aree naturali protette, sulle comunità faunistiche e sulla vegetazione. I nuovi interventi infrastrutturali sono di portata limitata ed in parte già previsti dal PGT pertanto non influiranno su **flora, fauna e biodiversità**.

Di seguito sono analizzati i possibili effetti derivanti dall'applicazione delle proposte di piano ed il loro impatto nel contesto di inserimento.

Probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti

Il PUT introduce soluzioni migliorative allo scenario attuale pertanto non si individuano impatti ambientali irreversibili di alcun tipo.

Anche in merito al traffico non si individuano criticità in quanto il piano ha, tra le sue funzioni, quella di introdurre un miglioramento della distribuzione dei flussi veicolari e favorirne il deflusso evitando che in alcune arterie particolarmente critiche si creino accumuli tali da causare un peggioramento delle condizioni di traffico, con conseguenze per il clima acustico e atmosferico.

Gli eventuali effetti negativi ipotizzabili possono essere causati unicamente dalla realizzazione delle infrastrutture

previste, quali ad esempio le rotonde. Gli eventuali impatti atmosferici e acustici possono essere minimizzati da un'attenta gestione del cantiere ed in ogni caso si evidenzia che saranno effetti di scarsa durata, occasionali e assolutamente reversibili al termine della fase cantieristica.

Carattere cumulativo degli effetti

Non si individua un potenziale cumulo degli effetti, anche in rapporto al ridotto impatto del PUT.

Natura transfrontaliera degli effetti

Non si prevede natura transfrontaliera degli effetti.

Rischi per la salute umana o per l'ambiente

Il PUT non comporterà alcun tipo di rischio per la salute umana e l'ambiente; al contrario l'attuazione delle previsioni permetterà un consistente aumento della sicurezza stradale con conseguente riduzione del numero di incidenti rilevati, sia connessi agli impatti tra veicoli, sia in rapporto all'utenza debole.

Entità ed estensione nello spazio degli effetti

L'area di interesse del PUT è strettamente riferita al territorio comunale di Pogliano M.se.

Valore e vulnerabilità dell'area interessata

Come già evidenziato in precedenza il PUT interessa le aree urbanizzate, caratterizzate da criticità legate traffico e agli utenti che utilizzano gli assi stradali, pertanto non coinvolge sistemi con particolari caratteristiche naturali o del patrimonio culturale.

Non si evince alcuna problematica in merito al superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite, anzi, il piano intende migliorare la qualità ambientale e garantire un più veloce e sicuro deflusso dei veicoli.

Il piano non prevede aumento del consumo di suolo, ma esclusivamente un incremento dei servizi posti a corredo di aree già urbanizzate.

Effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale

Come già evidenziato dalla verifica di influenza delle zone di tutela della Rete Natura 2000, non si evidenziano effetti su alcuna area protetta.