



Città  
metropolitana  
di Milano

# PUMS

PIANO URBANO  
DELLA MOBILITÀ  
SOSTENIBILE  
DELLA CITTÀ  
METROPOLITANA  
DI MILANO

## DOCUMENTO DI PIANO

Addendum Osservazioni/Controdeduzioni

marzo 2021



# **Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Milano**

## **DOCUMENTO DI PIANO** Addendum Osservazioni/Controdeduzioni

**marzo 2021**

**Coordinamento e indirizzi per la formazione del PUMS di Città metropolitana di Milano**

Dott. Giuseppe Sala – Sindaco

Dott.ssa Arianna Censi – Vicesindaca

Dott.ssa Beatrice L. E. Uguccione - Consigliera delegata Mobilità, Servizi di rete

Dott. Antonio S. Purcaro - Segretario generale e Direttore generale

Dott.ssa M. Cristina Pinoschi – Vice Direttore Generale e Direttore Area Infrastrutture

Dott. Emilio De Vita - Direttore Area Ambiente e tutela del territorio

Dott. Dario Parravicini – Direttore Area Sviluppo Economico

**Gruppo di lavoro Centro Studi PIM che ha curato la redazione del Documento di Piano**

Dott. Franco Sacchi - Direttore Responsabile

Ing. Maria Evelina Saracchi - Capo progetto

Ing. Mauro Barzizza - staff PIM

Ing. Francesca Boeri - staff PIM

Ing. Matteo Gambino - staff PIM

**Gruppo di lavoro interdirezionale di Città metropolitana per la redazione del PUMS**

Ing. Corrado A. Basilico, Arch. I. Susi Botto, Arch. Cinzia Cesarini, Geom. Aurelio Collini, Dott. Franco Comelli, Ing.

Marco Daleno, Ing. Gabriella D'Avanzo, Ing. Gaetano Delfanti, Arch. Marco Felisa, Ing. Giuseppe Mismetti, Arch.

G. Roberto Parma, Arch. Alessandra Tadini, Dott.ssa Paola Varesi

**Coordinamento fase partecipativa, informazione, ascolto e rapporti con i portatori di interesse**

Ing. Corrado A. Basilico

**Supporto organizzativo-operativo**

Sig.ra Rosanna Casi, Sig.ra Monica Ligari, Sig.ra Rosa P. Motta

**VAS e Studio di incidenza**

PIM – Redazione Rapporto e Studio

Dott. Antonio S. Purcaro - Autorità precedente

Arch. Marco Felisa - Autorità competente

[pums@cittametropolitana.milano.it](mailto:pums@cittametropolitana.milano.it)

## SOMMARIO

<b>PREMESSA</b> .....	<b>6</b>
<b>1 DISAMINA DELLE OSSERVAZIONI</b> .....	<b>8</b>
<b>2 CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI PREVENUTE</b> .....	<b>10</b>
2.1 TANGENZIALE EST ESTERNA.....	10
2.2 COMUNE DI LACCHIARELLA.....	12
2.3 ASSOLOMBARDA.....	14
2.4 PROVINCIA DI MONZA E BRIANZA .....	16
2.5 COMUNE DI CORMANO .....	18
2.6 COMUNE DI TREZZO SULL’ADDA .....	19
2.7 PARCO ADDA NORD .....	20
2.8 COMUNE DI PADERNO DUGNANO .....	21
2.9 ALSEA ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI LOMBARDI.....	22
2.10 REGIONE PIEMONTE .....	25
2.11 CONFCOMMERCIO .....	27
2.12 COMUNE DI VERNATE .....	29
2.13 COMUNE DI NOVIGLIO .....	30
2.14 COMUNE DI CORNAREDO.....	32
2.15 COMUNE DI MILANO .....	33
2.16 COMUNE DI ZIBIDO SAN GIACOMO .....	41
2.17 FAI – FEDERAZIONE AUTOTRASPORTATORI ITALIANA .....	44
2.18 LEGAMBIENTE LOMBARDIA.....	47
Circolo Legambiente Bollate.....	47
Circolo Legambiente Adda-Martesana.....	48
Circolo Legambiente Cinisello Balsamo.....	51
Circolo Legambiente Cusano Milanino.....	55
Circolo Legambiente Zanna Bianca Milano.....	56
Circolo Legambiente Novate Milanese .....	57
Circolo Legambiente Cormano .....	61
Circolo Legambiente Parabiago.....	61
2.19 COMUNE DI RESCALDINA .....	64
2.20 ASSOCIAZIONE CITTADINI PER L’ARIA .....	66
2.21 COMUNE DI ROBECCO SUL NAVIGLIO .....	69
2.22 PROVINCIA DI LODI.....	70
2.23 REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI .....	72
2.24 ATS MILANO.....	81
2.25 COMUNE DI PERO .....	82
2.26 ARPA LOMBARDIA .....	84
2.27 COMUNE DI OPERA .....	85
2.28 AUTOSTRADE PER L’ITALIA.....	86
2.29 COMUNE DI BASIGLIO .....	87
2.30 CONSORZIO EST TICINO VILLORESI .....	88
2.31 CONFCOMMERCIO (2° INVIO) .....	89
2.32 COMUNE CASARILE .....	90
2.33 COMUNE CERNUSCO SUL NAVIGLIO.....	92

2.34	RUBATTINO 87 SRL .....	93
2.35	COMUNE MILANO (2° INVIO) .....	94
2.36	CASTELLO SGR SPA .....	95
2.37	COMUNE SEGRATE .....	96

## PREMESSA

Il 21.10.2020 sono stati **messi a disposizione del pubblico la proposta del Documento di Piano del PUMS** della Città metropolitana di Milano (con i relativi Allegati), il Rapporto Ambientale e la Sintesi non Tecnica, caricati sul portale SIVAS di Regione Lombardia nell'ambito della procedura di VAS. Tali documenti sono stati resi disponibili per la consultazione anche sul sito istituzionale di Città metropolitana.

Ai sensi dell'art. 14, comma 3, del DLgs n. 152/06, chiunque fosse stato interessato, anche per la tutela degli interessi diffusi, ha potuto presentare in forma scritta osservazioni e proposte su tale documentazione, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi, entro il termine del 19.12.2020.

Il 29.10.2020 è stato **trasmesso**, alla D.G. Agricoltura, alimentazione e Sistemi Verdi di Regione Lombardia e agli Enti gestori dei Siti Rete Natura 2000, lo **Studio di Incidenza del PUMS** con i relativi allegati cartografici, con richiesta di Valutazione di Incidenza Ambientale e dei "pareri obbligatori" degli Enti gestori dei Siti stessi.

In data 01.12.2020, l'Autorità procedente, d'intesa con l'Autorità competente per la VAS, ha **convocato** i soggetti competenti in materia ambientale, gli Enti territorialmente interessati e gli altri soggetti interessati a partecipare, in videoconferenza, alla **seconda Conferenza di valutazione e seconda seduta del Forum Pubblico della procedura di VAS per il PUMS metropolitano**, che si è tenuta il 22.12.2020.

Il Documento di Piano del PUMS è stato adottato con Decreto del Sindaco metropolitano Rep. Gen. n. 230 del 30.12.2020 e il 07.01.2021 è stato pubblicato sull'Albo Pretorio della Città metropolitana l'Avviso per dar notizia dell'avvenuta adozione del PUMS e per comunicare che tutti gli atti, provvedimento di adozione del Piano e suoi allegati, sono stati pubblicati sul sito istituzionale dell'Ente. Nel successivo periodo di trenta giorni a far data dal 07.01.2021 chiunque ha avuto facoltà di formulare osservazioni al Piano.

Al fine di dar la più ampia informazione alla notizia di avvenuta adozione del PUMS, il medesimo Avviso già presente sull'Albo Pretorio della Città metropolitana è stato pubblicato anche sul Bollettino Ufficiale di Regione Lombardia n. SAC3\_20-01-2021.

Il presente documento, "**Addendum Osservazioni/Controdeduzioni**", costituisce parte integrante del Documento di Piano del PUMS e contiene:

- ▶ l'analisi di ogni osservazione, contributo, parere e considerazione acquisita alla PEC di Città metropolitana nella fase di VAS o nel corso della seconda Conferenza di valutazione VAS, secondo Forum Pubblico del 22.12.2020 e/o formulata sul Documento di Piano adottato con Decreto sindacale Rep. Gen. n. 230/2020;
- ▶ la modalità con cui il Piano recepisce ognuna delle comunicazioni pervenute;
- ▶ una dettagliata esplicitazione della controdeduzione predisposta per ciascuna osservazione;
- ▶ i riferimenti alle parti ed ai paragrafi del Documento di Piano e degli altri elaborati del PUMS nei quali sono state apportate le eventuali modifiche rese necessarie in conseguenza del recepimento di osservazioni e contributi.





## 1 DISAMINA DELLE OSSERVAZIONI

Sul testo della Proposta di Piano, prima, e su quello adottato con Decreto Sindaco metropolitano Rep. Gen. n. 230/2020, poi, sono pervenute complessivamente, in forma scritta, 37 comunicazioni contenenti osservazioni, contributi, pareri e considerazioni (per un totale di 199 “richieste”), tutte di seguito sintetizzate.

Per ciascuna richiesta è riportata: l’indicazione dell’Ente/Soggetto che le ha formulate, le date di ricezione e protocollazione di Città metropolitana, l’oggetto e i contenuti specifici, i temi generali a cui attengono (con riferimento ai 10 temi individuati al § B3 del Documento di Piano) e la loro valenza territoriale (generale o di carattere più puntuale/localizzato).

Per ogni segnalazione ricevuta viene, inoltre, formulata la relativa controdeduzione, specificando se/come il contenuto di ciascuna di esse viene accolto o meno. A seconda dei casi, si potranno avere osservazioni:

- ▶ “accolte”, ossia oggetto di recepimento specifico o di semplice presa d’atto, in quanto, di fatto, già contemplate all’interno del PUMS;
- ▶ “parzialmente accolte”;
- ▶ “non accolte”;
- ▶ “demandate”, qualora, in termini di pertinenza tematica, temporale o di scala di dettaglio, il contenuto non attiene alla sfera di azione propria del PUMS e/o necessita, per il suo inserimento nel Piano, che siano svolte valutazioni, approfondimenti, analisi di fattibilità, sotto i profili tecnici, organizzativi-gestionali e di compatibilità con il territorio, in fasi successive all’approvazione del Piano e con il necessario coinvolgimento e partecipazione attiva di tutti gli Enti e soggetti interessati.

Qualora il recepimento di una segnalazione comporti una modifica agli elaborati di Piano del PUMS, vengono indicati il documento da considerare (a seconda dei casi, il Documento di Piano, i suoi Allegati, il Rapporto Ambientale e/o la Sintesi non Tecnica), il paragrafo nel quale è da apportare la modifica e come si interviene, in relazione a quanto riportato nella controdeduzione.

N	Data	Prot.n.	Inviata da	Tipologia
1	29.10.2020	183990	Tangenziale Est Esterna	Parere in sede VAS
2	01.12.2020	203711	Comune Lacchiarella	Osservazioni in sede VAS
3	15.12.2020	211388	Assolombarda	Osservazioni in sede VAS
4	15.12.2020	211539	Provincia Monza e Brianza	Contributo in sede VAS
5	15.12.2020	211560	Comune Cormano	Osservazioni in sede VAS
6	17.12.2020	213027	Comune Trezzo sull’Adda	Osservazioni in sede VAS
7	18.12.2020	213946	Parco Adda Nord	Contributo in sede VAS
8	18.12.2020	213994	Comune Paderno Dugnano	Osservazioni in sede VAS
9	18.12.2020	214165	ALSEA Associazione Spedizionieri Lombardi	Osservazioni in sede VAS
10	18.12.2020	214256	Regione Piemonte	Osservazioni in sede VAS
11	18.12.2020	214293	Confcommercio	Osservazioni in sede VAS
12	18.12.2020	214415	Comune Vernate	Osservazioni in sede VAS
13	21.12.2020	215154	Comune Noviglio	Osservazioni in sede VAS
14	21.12.2020	215190	Comune Cornaredo	Osservazioni in sede VAS
15	21.12.2020	215210	Comune Milano	Contributo in sede VAS
16	21.12.2020	215234	Comune Zibido San G.	Osservazioni in sede VAS
17	21.12.2020	215239	FAI Federazione Autotrasportatori Italiana	Osservazioni in sede VAS
18	21.12.2020	215253	Legambiente Lombardia	Osservazioni in sede VAS
19	21.12.2020	215293	Comune Rescaldina	Osservazioni in sede VAS
20	21.12.2020	215302	Associazione Cittadini per l’Aria	Osservazioni in sede VAS
21	21.12.2020	215740	Comune Robecco sul Naviglio	Osservazioni in sede VAS
22	21.12.2020	215894	Provincia Lodi	Osservazioni/proposte in sede VAS
23	21.12.2020	215962	Regione Lombardia DG trasporti	Parere in sede VAS
24	21.12.2020	216086	ATS Milano	Nessuna Osservazione in sede VAS
25	22.12.2020	216360	Comune Pero	Contributo in sede VAS

<b>N</b>	<b>Data</b>	<b>Prot.n.</b>	<b>Inviata da</b>	<b>Tipologia</b>
26	22.12.2020	216502	ARPA Lombardia	Osservazioni in sede VAS
27	23.12.2020	217242	Comune Opera	Osservazioni in sede VAS
28	23.12.2020	217251	Autostrade per l'Italia	Considerazioni in sede VAS
29	23.12.2020	217472	Comune Basiglio	Osservazioni in sede VAS
30	23.12.2020	217495	Consorzio Est Ticino Villoresi	Contributo in sede VAS
31	22.01.2021	11831	Confcommercio	Osservazioni in fase di Adozione
32	25.01.2021	12752	Comune Casarile	Osservazioni in fase di Adozione
33	05.02.2021	20621	Comune Cernusco sul Naviglio	Osservazioni in fase di Adozione
34	05.02.2021	20713	Rubattino 87 Srl	Osservazioni in fase di Adozione
35	08.02.2021	21467	Comune Milano	Osservazioni in fase di Adozione
36	08.02.2021	21540	Castello SGR SpA	Osservazioni in fase di Adozione
37	09.02.2021	22492	Comune Segrate	Osservazioni in fase di Adozione

## 2 CONTRODEDUZIONE ALLE OSSERVAZIONI PREVENUTE

### 2.1 Tangenziale Est Esterna

<b>1</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>TANGENZIALE EST ESTERNA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	29.10.2020 - Prot. 183990
	<b>Tipologia</b>	Parere
	<b>Oggetto generale</b>	Fasce di rispetto stradale, interventi su Paullese, Cassanese e SPexSS11.
<b>1a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Indicare le fasce di rispetto stradale della A58-TEEM.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e circolazione stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea (Adda Martesana e Sud Est)
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta che non compete alle tematiche ed alla scala cartografica del PUMS. Il recepimento delle fasce di rispetto compete ad altri strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale e deve essere tenuto conto nelle fasi progettuali di dettaglio di interventi infrastrutturali e opere urbanistiche.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>1b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Dare atto alla realizzazione degli interventi sulla Paullese, ossia la fluidificazione del nodo di San Donato, il raddoppio della carreggiata dal confine provinciale alla rotonda di Zelo BP e tra Zelo BP e la SP39 Cerca.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e circolazione stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea (Sud Est)
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Tali interventi sono riportati nella Tavola “Schema di riassetto della rete stradale di scala metropolitana” dell’Allegato 3 del Documento di Piano, a seconda dei casi tra le opere in costruzione/con aree occupate con orizzonte temporale di attuazione entro 2 anni (cfr. intervento n. 18as nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.1 dell’Allegato 1) o tra le opere previste dal PUMS con orizzonte temporale di attuazione entro 5 anni (cfr. interventi n. 004 e n. 003–20s PTM nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.1 dell’Allegato 1).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>1c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Dare atto alla realizzazione degli interventi sulla Cassanese, ossia il completamento del tratto di raccordo tra Pioltello e lo svincolo Segrate sulla A51.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e circolazione stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea (Adda Martesana)
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Tale intervento è riportato nella Tavola “Schema di riassetto della rete stradale di scala metropolitana” dell’Allegato 3 del Documento di Piano come opera in costruzione/con aree occupate con orizzonte temporale di attuazione entro 2 anni (cfr. interventi n. 35as, 35bs e 36s nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.1 dell’Allegato 1).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>1</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>TANGENZIALE EST ESTERNA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	29.10.2020 - Prot. 183990
	<b>Tipologia</b>	Parere
	<b>Oggetto generale</b>	Fasce di rispetto stradale, interventi su Paullese, Cassanese e SPexSS11.
<b>1d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Dare atto alla realizzazione degli interventi sulla SPexSS11, ossia il completamento delle tangenziali di Gessate e l'ottimizzazione dell'accessibilità al parcheggio M2 di Gessate.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e circolazione stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea (Adda Martesana)
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Tali interventi sono riportati nella Tavola “Schema di riassetto della rete stradale di scala metropolitana” dell’Allegato 3 del Documento di Piano come opere previste dal PUMS con orizzonte temporale di attuazione entro 5 anni (cfr. interventi n. 002–47s PTM, n. 008–47s PTM e n. 013–47s PTM nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.1 dell’Allegato 1).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.2 Comune di Lacchiarella

<b>2</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE LACCHIARELLA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Sud Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	01.12.2020 – Prot. 203711
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Riqualificazione della SP40, rafforzamento del TPL, accessibilità con TPL alla stazione di Villamaggiore, connessioni ciclabili con il Comune.
<b>2a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Contemplare, tra le opere di riqualificazione della SP40 in territorio di Lacchiarella, l'adeguamento di un'intersezione a rotatoria e l'inserimento di un percorso viabilistico alternativo in uscita dall'abitato.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e circolazione stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta che travalica la scala di dettaglio del PUMS, di natura più specificatamente progettuale, da demandare a successivi approfondimenti contemplati nell'iter dell'opera infrastrutturale. Si segnala, comunque, che il PUMS prevede l'intervento di riqualificazione della SP40 nella sua interezza, riportato nella Tavola "Schema di riassetto della rete stradale di scala metropolitana" dell'Allegato 3 del Documento di Piano come opera programmatica, con orizzonte temporale di attuazione entro 10 anni. Allo stato attuale essa è oggetto di un Progetto di fattibilità tecnico-economica in predisposizione da parte di ILSpA (cfr. intervento n. 44s nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.1 dell'Allegato 1).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>2b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rafforzare il TPL per ridurre, attraverso lo split modale, il carico di traffico veicolare su SP40, SP105 e SPexSS35, in particolare con un servizio di forza lungo l'asse Pavia-MI Famagosta che interessa il territorio di Lacchiarella.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica di modifica puntuale dell'organizzazione del servizio di TPL, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>2c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Istituire linee specifiche del TPL su gomma dirette ai principali poli ospedalieri, per favorirne l'accessibilità.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Tale richiesta è già contemplata nella Proposta del PUMS, che prevede, in termini più estensivi, il potenziamento dei collegamenti trasversali e tangenziali tra i centri/poli di attrazione (tra i quali, implicitamente, anche gli ospedali) esterni all'area centrale del capoluogo milanese per favorire il trasferimento modale dall'auto privata al TPL (cfr. azione A3.6 al § B3.3 del Documento di Piano).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>2</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE LACCHIARELLA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Sud Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	01.12.2020 – Prot. 203711
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Riqualificazione della SP40, rafforzamento del TPL, accessibilità con TPL alla stazione di Villamaggiore, connessioni ciclabili con il Comune.
<b>2d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Favorire l'accesso con TPL su gomma alla stazione ferroviaria di Lacchiarella-Villamaggiore.
	<b>Tema</b>	7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Tale richiesta è in linea con le più generali direttive tecniche del PUMS in tema di dotazioni standard da prevedersi nell'intorno ed in corrispondenza dei nodi di interscambio, necessarie per garantirne adeguate condizioni di accessibilità, in funzione del ruolo gerarchico attribuito (cfr. § C1.7 del Documento di Piano). La previsione per la specifica stazione di Lacchiarella-Villamaggiore è, però, da demandare a successivi approfondimenti inerenti, da un lato, alla progettazione del quadruplicamento della linea ferroviaria Milano-Pavia e, dall'altro, a valutazioni da condurre di concerto con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarlo, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>2e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Potenziamento dei percorsi ciclabili per gli spostamenti quotidiani e per il cicloturismo, nello specifico per i collegamenti tra Lacchiarella ed i Comuni limitrofi, con interventi di superamento in sicurezza della SP40.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate dal Comune verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Bicipan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.3 Assolombarda

<b>3</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ASSOLOMBARDA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	15.12.2020 - Prot. 211388
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Circolazione dei mezzi adibiti a trasporto merci, intermodalità presso le stazioni SFR e TRM, insediamenti per strutture logistiche e poli produttivi.
<b>3a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Eliminare, tra le azioni volte a contribuire al contenimento degli impatti del traffico pesante lungo specifiche direttrici stradali, il riferimento all'individuazione di fasce orarie di circolazione degli autocarri (cfr. azione A4.13).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di eliminare l'indicazione inerente alla definizione di fasce orarie di circolazione degli autocarri.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A4.13 di cui al § B3.4 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A4.13 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>3b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Eliminare il riferimento al Porto fluviale di Cremona, in quanto riduttivo rispetto alle molteplici destinazioni di questi manufatti (cfr. azione A4.14).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di eliminare il riferimento al Porto fluviale di Cremona, lasciando una dicitura più generica e meno riduttiva.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A4.14 di cui al § B3.4 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A4.14 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>3c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Favorire l'intermodalità, non solo presso le stazioni/fermate del servizio ferroviario regionale, ma anche nei nodi di interscambio della rete metropolitana esterna a Milano (cfr. A7.2).
	<b>Tema</b>	7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di citare la necessità di favorire l'interscambio modale, oltre che da/per il sistema ferroviario, anche presso i nodi della rete metropolitana esterna al capoluogo.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A4.7 di cui al § B3.4 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A4.7 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.

<b>3</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ASSOLOMBARDA</b>
<b>3d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Modificare le indicazioni inerenti alla localizzazione delle nuove attività produttive industriali e artigianali nei “poli produttivi di rilevanza sovracomunale” (nuovi o esistenti) definiti nel PTM (cfr. azione A10.6).
	<b>Tema</b>	10. Compatibilità con il sistema territoriale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La tematica sollevata è inerente a disposizioni normative disciplinate dal PTM. Poiché il PUMS, per tali specifici aspetti, si deve necessariamente e strettamente raccordare con il PTM, le considerazioni in merito alla presente osservazione vengono demandate alla trattazione affrontata nell’ambito delle controdeduzioni al PTM stesso, con il fine di mantenere coerenza tra i due strumenti pianificatori di Città metropolitana di Milano.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle indicazioni per l’azione A10.6 di cui al § C1.10 viene stralciato, essendo le specificazioni sul tema demandante al PTM.
<b>3e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Modificare le indicazioni inerenti ai requisiti stabiliti dal PTM per ottimizzare le condizioni di accessibilità ed il contenimento degli impatti da traffico per i nuovi insediamenti di logistica, in relazione alla classe dimensionale di SLP (cfr. A10.7).
	<b>Tema</b>	10. Compatibilità con il sistema territoriale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La tematica sollevata è inerente a disposizioni normative disciplinate dal PTM. Poiché il PUMS, per tali specifici aspetti, si deve necessariamente e strettamente raccordare con il PTM, le considerazioni in merito alla presente osservazione vengono demandate alla trattazione affrontata nell’ambito delle controdeduzioni al PTM stesso, con il fine di mantenere coerenza tra i due strumenti pianificatori di Città metropolitana di Milano.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle indicazioni per l’azione A10.7 di cui al § C1.10 viene stralciato, essendo le specificazioni sul tema demandante al PTM.



## 2.4 Provincia di Monza e Brianza

<b>4</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>PROVINCIA MONZA E BRIANZA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	15.12.2020 - Prot. 211539
	<b>Tipologia</b>	Contributo
	<b>Oggetto generale</b>	Coerenza, coordinamento e sinergia tra i PUMS di Città metropolitana di Milano e di Provincia di Monza e Brianza.
<b>4a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Affrontare in modo unitario la pianificazione dei trasporti all'interno dei due PUMS, anche con il coinvolgimento di Comune di Milano e Regione Lombardia, sul tema delle infrastrutture per il TRM (condizione di base per richiedere accesso ai fondi ministeriali ed europei messi a disposizione in materia). Nella redazione del PUMS della Provincia di Monza e Brianza verranno individuati corridoi e direttrici da e per la Città Metropolitana che consentano di ridurre il traffico su gomma (es. sulle direttrici della SS36 e della SPexSS 35).
	<b>Tema</b>	Impianto generale PUMS + 2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide l'importanza data al fatto che gli strumenti di pianificazione della mobilità dei due Enti siano costruiti sulla base di un disegno coerente e si condivide l'auspicio per l'attivazione di modalità di confronto fra le Amministrazioni sui temi della mobilità di interesse dei due territori, da tenersi in modo continuativo, anche mediante istituzione di un Tavolo di confronto inter-istituzionale che accompagni le fasi di implementazione dei rispettivi PUMS, al fine di garantire coerenza, sinergia e coordinamento su strategie ed azioni specifiche, auspicabilmente coinvolgendo in tale percorso anche Comune di Milano e Regione Lombardia.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>4b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Sviluppare opportune sinergie tra i due PUMS, con particolare riguardo alle scelte/obiettivi di Piano e alla costruzione del quadro progettuale nelle aree di confine fra i due Enti.
	<b>Tema</b>	Impianto generale PUMS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide l'importanza data al fatto che gli strumenti di pianificazione della mobilità dei due Enti siano costruiti sulla base di un disegno coerente e si condivide l'auspicio per l'attivazione di modalità di confronto fra le Amministrazioni sui temi della mobilità di interesse dei due territori, da tenersi in modo continuativo, anche mediante istituzione di un Tavolo di confronto inter-istituzionale che accompagni le fasi di implementazione dei rispettivi PUMS, al fine di garantire coerenza, sinergia e coordinamento su strategie ed azioni specifiche, auspicabilmente coinvolgendo in tale percorso anche Comune di Milano e Regione Lombardia.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>4</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>PROVINCIA MONZA E BRIANZA</b>
<b>4c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Attivare modalità di relazione e di confronto fra le due Amministrazioni nell’attuazione degli interventi, ad esempio con tavoli costituiti dalle strutture tecniche per la trattazione, in particolare, di politiche per la costruzione di servizi di rete (quali una rete di infrastrutture di ricarica per la mobilità elettrica, la diffusione di servizi innovativi per la mobilità, la costruzione di una rete ciclabile per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro e casa-scuola, ecc.).
	<b>Tema</b>	Impianto generale PUMS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide l’importanza data al fatto che gli strumenti di pianificazione della mobilità dei due Enti siano costruiti sulla base di un disegno coerente e si condivide l’auspicio per l’attivazione di modalità di confronto fra le Amministrazioni sui temi della mobilità di interesse dei due territori, da tenersi in modo continuativo, anche mediante istituzione di un Tavolo di confronto inter-istituzionale che accompagni le fasi di implementazione dei rispettivi PUMS, al fine di garantire coerenza, sinergia e coordinamento su strategie ed azioni specifiche, auspicabilmente coinvolgendo in tale percorso anche Comune di Milano e Regione Lombardia.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.5 Comune di Cormano

<b>5</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE CORMANO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Milano
	<b>Data/Prot. CMM</b>	15.12.2020 - Prot. 211560
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Prolungamento a nord della linea metropolitana M3, rete ciclabile lungo le direttrici nord-sud.
<b>5a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Riclassificare il progetto di prolungamento della linea metropolitana M3 dal capolinea di Comasina a Paderno D., da priorità “bassa” ad “elevata”.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Parzialmente accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Per l'intervento (indicato al n. 008–12cm PTM nella Tabella al § C1.2 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.2 dell'Allegato 1) è in corso di completamento la Fase 1 del PFTE, predisposto a fronte di uno Schema di Accordo tra Regione e Comune di Milano senza, ad oggi, il coinvolgimento diretto di Città metropolitana. A fronte dell'esplicita richiesta formulata dai Comuni territorialmente interessati (Cormano e Paderno Dugnano) in merito alla realizzazione dell'opera e sulla base dei criteri previsti dal PUMS per l'attribuzione del livello di priorità, si ritiene di modificare il livello dell'intervento in oggetto da “basso” a “medio”. La possibilità di attribuzione di un livello di priorità “alta” è, invece, demandata a successivi specifici tavoli di confronto che coinvolgano tutti i soggetti interessati (tra i quali anche la Città metropolitana di Milano stessa).
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella e l'immagine al § C1.2 sono da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 3 al Documento di Piano</u> : la Tavola “Schema di riassetto della rete del Trasporto Pubblico Rapido di Massa (TRM)” è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamato il progetto di prolungamento della linea metropolitana M3 da MI Comasina-Paderno D. citato nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>5b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rafforzare la rete ciclabile lungo le direttrici nord-sud del territorio interessato dal previsto prolungamento della linea metropolitana M3 Comasina-Paderno Dugnano.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate dal Comune verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.6 Comune di Trezzo sull'Adda

<b>6</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE TREZZO SULL'ADDA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Adda Martesana
	<b>Data/Prot. CMM</b>	17.12.2020 - Prot. 213027
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Prorogamento della linea metropolitana M2 da Gessate a Trezzo sull'Adda, viabilità con ponte di attraversamento stradale del fiume Adda.
<b>6a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Recepire lo studio di fattibilità di tre diverse soluzioni di prorogamento della linea metropolitana M2 da Gessate a Trezzo sull'Adda.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Per l'intervento di estensione del servizio di trasporto pubblico rapido di massa da Gessate M2 a Trezzo sull'Adda, indicato nel PUMS al n. 006–15cm PTM, si prevede ad aggiornarne il livello di progettazione (da "Nessun approfondimento avviato" a "Studio di fattibilità del 2013, commissionato dal Comune di Trezzo sull'Adda"), a fronte della messa disposizione dello Studio di fattibilità citato dal Comune. Permane, comunque, la necessità di attivare le opportune procedure per la predisposizione di un più aggiornato Progetto di fattibilità tecnico-economica di tale opera, rispondente alle normative nel frattempo intervenute.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella al § C1.2 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamato il progetto di prorogamento della linea metropolitana M2 da Gessate a Trezzo sull'Adda citato nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>6b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Recepire il progetto di un nuovo ponte di attraversamento del fiume Adda, fra gli esistenti ponti cittadini di Trezzo sull'Adda e di Paderno d'Adda, già indicato nel PGT del Comune di Trezzo sull'Adda.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Il nuovo ponte di attraversamento del fiume Adda, proposto nello Studio di fattibilità commissionato dal Comune di Trezzo sull'Adda (del 2015), può concorrere a risolvere le criticità dovute all'inadeguatezza delle connessioni viabilistiche tra i territori posti ad est e ad ovest del corso d'acqua. Tuttavia, si ritiene che tale opera sia da riferire ad una scala di intervento territoriale che travalica quella propria del PUMS metropolitano, in quanto di valenza regionale o comunque interprovinciale, per un successivo inserimento di tale opera tra gli interventi previsti dal PUMS, sarebbe preventivamente necessario attivare le opportune procedure da parte di tutti i soggetti competenti con il coinvolgimento di Regione Lombardia e di Provincia di Bergamo.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.7 Parco Adda Nord

<b>7 Ente/ Soggetto</b>	<b>PARCO ADDA NORD</b>
<b>Zona Omogenea</b>	–
<b>Data/Prot. CMM</b>	18.12.2020 - Prot. 213946
<b>Tipologia</b>	Contributo
<b>Oggetto generale</b>	Rimanda al parere inviato a Regione Lombardia per la Valutazione d’Incidenza
<b>Contenuto specifico</b>	Rimanda al parere inviato a Regione Lombardia per la Valutazione d’Incidenza
<b>Tema</b>	Rimanda al parere inviato a Regione Lombardia per la Valutazione d’Incidenza
<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
<b>Recepimento</b>	Non necessario
<b>Controdeduzione</b>	Non necessaria
<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.8 Comune di Paderno Dugnano

<b>8</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE PADERNO DUGNANO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Milano
	<b>Data/Prot. CMM</b>	18.12.2020 - Prot. 213994
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Prolungamento a nord della linea metropolitana M3
	<b>Contenuto specifico</b>	Riclassificare il progetto di prolungamento della linea metropolitana M3 dal capolinea di Comasina a Paderno D., da priorità “bassa” ad “elevata”.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Parzialmente accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Per l'intervento (indicato al n. 008–12cm PTM nella Tabella al § C1.2 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.2 dell'Allegato 1) è in corso di completamento la Fase 1 del PFTE, predisposto a fronte di uno Schema di Accordo tra Regione e Comune di Milano senza, ad oggi, il coinvolgimento diretto di Città metropolitana. A fronte dell'esplicita richiesta formulata dai Comuni territorialmente interessati (Cormano e Paderno Dugnano) in merito alla realizzazione dell'opera e sulla base dei criteri previsti dal PUMS per l'attribuzione del livello di priorità, si ritiene di modificare il livello dell'intervento in oggetto da “basso” a “medio”. La possibilità di attribuzione di un livello di priorità “alta” è, invece, demandata a successivi specifici tavoli di confronto che coinvolgano tutti i soggetti interessati (tra i quali anche la Città metropolitana di Milano stessa).
	<b>Modifica elaborati</b>	<p><u>Documento di Piano</u>: la tabella e l'immagine al § C1.2 sono da modificare come precisato in controdeduzione.</p> <p><u>Allegato 3 al Documento di Piano</u>: la Tavola “Schema di riassetto della rete del Trasporto Pubblico Rapido di Massa (TRM)” è da modificare come precisato in controdeduzione.</p> <p><u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u>: il testo, laddove è richiamato il progetto di prolungamento della linea metropolitana M3 da MI Comasina-Paderno D. citato nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.</p>

## 2.9 ALSEA Associazione Spedizionieri Lombardi

<b>9</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ALSEA ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI LOMBARDI</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	18.12.2020 - Prot. 214165
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Criteri di localizzazione delle imprese logistiche, organizzazione distributiva delle merci, trasferimento modale dei traffici merci da strada a rotaia.
<b>9a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rivalutare la scelta di individuare aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) in cui dislocare le imprese logistiche (cfr. azione A10.6).
	<b>Tema</b>	10. Compatibilità con il sistema territoriale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La tematica sollevata è inerente a disposizioni normative disciplinate dal PTM. Poiché il PUMS, per tali specifici aspetti, si deve necessariamente e strettamente raccordare con il PTM, le considerazioni in merito alla presente osservazione vengono demandate alla trattazione affrontata nell'ambito delle controdeduzioni al PTM stesso, con il fine di mantenere coerenza tra i due strumenti pianificatori di Città metropolitana di Milano.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle indicazioni per l'azione A10.6 di cui al § C1.10 viene stralciato, essendo le specificazioni sul tema demandante al PTM.
<b>9b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Esplicitare meglio il tema connesso a “valutare le possibili forme di incentivazione, anche premianti, per le imprese che monitorano e certificano comportamenti virtuosi di verifica della sostenibilità delle politiche aziendali a favore della forza lavoro” (cfr. azione A9.5).
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A9.5 di cui al § B3.9 del Documento di Piano si riferisce alla ricerca ed individuazione, anche nell'ambito degli approfondimenti connessi al Piano metropolitano della logistica sostenibile di cui all'azione A9.1, delle possibili/disponibili forme incentivanti attivabili a favore e a sostegno delle imprese che mettono in campo particolari politiche e progetti nei confronti dei propri lavoratori, in più possibili campi, di coinvolgimento e partecipazione, di valorizzazione dei vari aspetti delle potenzialità, di sviluppo di competenze ed innovazioni, di riconoscimento delle capacità interpersonali in senso lato, anche eventualmente rivolte al contesto in cui l'azienda opera.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>9c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rivalutare i criteri per la localizzazione degli insediamenti logistici (cfr. azione A10.7).
	<b>Tema</b>	10. Compatibilità con il sistema territoriale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La tematica sollevata è inerente a disposizioni normative disciplinate dal PTM. Poiché il PUMS, per tali specifici aspetti, si deve necessariamente e strettamente raccordare con il PTM, le considerazioni in merito alla presente osservazione vengono demandate alla trattazione affrontata nell'ambito delle controdeduzioni al PTM stesso, con il fine di mantenere coerenza tra i due strumenti pianificatori di Città metropolitana di Milano.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle indicazioni per l'azione A10.7 di cui al § C1.10 viene stralciato, essendo le specificazioni sul tema demandante al PTM.

<b>9</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ALSEA ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI LOMBARDI</b>
<b>9d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rivalutare la direttiva proposta dal PUMS per la logistica distributiva delle merci negli ambiti urbani di individuare “tempi massimi per il completamento delle operazioni di carico e scarico” (cfr. Direttive tecniche per l’azione A9.1, di cui al § C1.9 del Documento di Piano).
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	La direttiva tecnica per l’azione A9.1 (di cui al § C1.9) sullo specifico aspetto segnalato va sviluppata nell’ambito della stesura del “Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile” e sarà oggetto di valutazione congiunta anche con le associazioni di categoria, al fine di individuare le più opportune forme di attuazione che consentano soddisfare, sia le esigenze degli operatori, sia gli obiettivi di riduzione di congestione ed inquinamento atmosferico previsti dal PUMS.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>9e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Eliminare, tra le azioni volte a contribuire al contenimento degli impatti del traffico pesante lungo specifiche direttrici stradali, il riferimento all’individuazione di fasce orarie di circolazione degli autocarri (cfr. azione A4.13).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di eliminare l’indicazione inerente la definizione di fasce orarie di circolazione degli autocarri.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell’azione A4.13 di cui al § B3.4 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l’azione A4.13 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>9f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Esplicitare che l’utilizzo delle piattaforme di vicinato siano un’opportunità per chi ne volesse fruire e non un obbligo imposto anche per gli operatori che adottano una organizzazione che è già mirata ad efficientare al massimo mezzi e viaggi.
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Il tema dell’utilizzo delle piattaforme di vicinato, come quello più generale della localizzazione ed infrastrutturazione di spazi/aree/punti di presa-consegna per il carico-scarico merci sarà oggetto di valutazione congiunta nell’ambito del “Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile” (cfr. direttiva tecnica per l’azione A9.1, di cui al § C1.9 del Documento di Piano) sia con i Comuni che con le Associazioni del settore del trasporto merci e della logistica (cfr. indicazioni per l’azione A9.1, di cui al § C1.9 del Documento di Piano), per valutare le più opportune modalità di organizzazione del sistema nel suo complesso, tenendo in debito conto anche i più virtuosi sistemi già messi in atto al riguardo da parte degli operatori presenti sul territorio.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria



<b>9</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ALSEA ASSOCIAZIONE SPEDIZIONIERI LOMBARDI</b>
<b>9g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Esplicitare meglio le modalità con cui nel PUMS si intende attuare il trasferimento modale dei traffici merci da strada a rotaia nel contesto della Città metropolitana di Milano.
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	L’attuazione della Strategia S9.2 connessa al “Trasferimento di quote di trasporto merci dal sistema su gomma a quello ferroviario” dovrà veder partecipati in modo propositivo tutti gli attori coinvolti e, quindi, anche le Associazioni del settore del trasporto merci e della logistica, nella ricerca, soprattutto nella fase di elaborazione del “Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile”, delle più adeguate e praticabili azioni finalizzate a conseguire i risultati che saranno condivisi.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.10 Regione Piemonte

<b>10</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE PIEMONTE</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	18.12.2020 - Prot. 214256
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Relazioni di mobilità fra territori limitrofi, Accordi interregionali per la riduzione dell'inquinamento atmosferico.
<b>10a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Tenere maggiormente in considerazione il potere attrattivo/generativo dei poli industriali e logistici della provincia di Novara e degli effetti delle azioni del PUMS sulla domanda di trasporto extra-regionale.
	<b>Tema</b>	Quadro Conoscitivo + 9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide l'importanza data al fatto che siano da considerare poli industriali e logistici attrattori/generatori di traffico posti anche esternamente al territorio della Città metropolitana. A tal fine si auspica l'attivazione di modalità di confronto fra le Amministrazioni sui temi della mobilità di interesse dei due territori, da tenersi in modo continuativo, anche mediante istituzione di un Tavolo di confronto inter-istituzionale, auspicabilmente coinvolgendo in tale Tavolo anche Regione Lombardia.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>10b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Considerare gli obiettivi di riduzione dell'inquinamento atmosferico indicati a livello comunitario e riportati nei trattati europei (TFUE) siglati dal nostro Paese.
	<b>Tema</b>	Monitoraggio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Nella fase di monitoraggio, sia quella propria del PUMS, che quella relativa al percorso di VAS, da avviarsi in seguito all'approvazione del Piano, si provvederà ad evidenziare gli indicatori ed i corrispondenti target di riduzione dell'inquinamento atmosferico indicati a livello comunitario, coerenti anche con quanto previsto dall'Accordo di Programma per l'adozione coordinata e congiunta di misure di risanamento della qualità dell'aria nel Bacino Padano, sottoscritto il 09.06.2017 tra Ministero dell'Ambiente e Regioni Lombardia, Piemonte, Veneto e Emilia-Romagna.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>10c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Tenere conto del Protocollo per la Logistica siglato nel 2015 fra le Regioni Piemonte, Liguria e Lombardia per adottare una strategia comune nel settore della logistica e del trasporto delle merci, superare le criticità della rete infrastrutturale e sviluppare effetti sinergici per l'intero territorio macroregionale.
	<b>Tema</b>	Quadro Conoscitivo
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il Quadro Conoscitivo verrà integrato con le indicazioni di cui al Protocollo per la Logistica interregionale del 2015 segnalato nella presente osservazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : al § 1.2 è da inserire un paragrafo specifico nel quale descrivere i contenuti del Protocollo precisato in controdeduzione.

<b>10</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE PIEMONTE</b>
<b>10d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Tenere conto, nella redazione del Biciplan, del Progetto VenTo e del progetto della ciclabile del Canale Cavour.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Gli approfondimenti sui progetti di scala sovralocale indicati nella presente osservazione verranno effettuati, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.11 Confcommercio

<b>11</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CONFCOMMERCIO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	18.12.2020 - Prot. 214293
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Coinvolgimento delle Associazioni di categoria che fanno capo alla distribuzione delle merci nei vari processi decisionali, circolazione dei mezzi adibiti a trasporto merci, intermodalità presso le stazioni SFR e TRM.
<b>11a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Richiesta di coinvolgimento delle Associazioni di Categoria delle attività commerciali ed imprenditoriali nelle scelte inerenti ai progetti di completamento della rete viaria ordinaria e ai provvedimenti di limitazione all'uso dell'auto privata, per tenere conto anche delle esigenze delle attività economiche, in termini di operatività e contributo alla vivibilità dei luoghi (cfr. azioni A4.3 e A4.6).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di esplicitare la necessità di coinvolgimento delle Associazioni di Categoria nelle scelte inerenti ai progetti di completamento della rete viaria ordinaria e ai provvedimenti di limitazione all'uso dell'auto privata.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A4.3 di cui al § B3.4 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A4.3 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>11b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Eliminare, tra le azioni volte a contribuire al contenimento degli impatti del traffico pesante lungo specifiche direttrici stradali, il riferimento all'individuazione di fasce orarie di circolazione degli autocarri (cfr. azione A4.13).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di eliminare l'indicazione inerente la definizione di fasce orarie di circolazione degli autocarri.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A4.13 di cui al § B3.4 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, dove è richiamata l'azione A4.13 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>11c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Favorire l'intermodalità, non solo presso le stazioni/fermate del servizio ferroviario regionale, ma anche nei nodi di interscambio della rete metropolitana esterna a Milano (cfr. A7.2).
	<b>Tema</b>	7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di citare la necessità di favorire l'interscambio modale, oltre che da/per il sistema ferroviario, anche presso i nodi della rete metropolitana esterna al capoluogo.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A7.2 di cui al § B3.7 e al § C4.7 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A7.2 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.

<b>11</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CONFCOMMERCIO</b>
<b>11d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Coinvolgere, nella predisposizione del futuro “Piano Metropolitan della Logistica Sostenibile”, le Associazioni di Categoria che fanno capo alla distribuzione delle merci, al fine di assumerne indicazioni e contributi (cfr. azione A9.1).
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Tra le indicazione inerenti alla redazione del futuro “Piano Metropolitan della Logistica Sostenibile” (cfr. Indicazioni per l’azione A9.1, di cui al § C1.9 del Documento di Piano) è già previsto il coinvolgimento delle Associazioni che rappresentano i portatori di interesse in cui è articolato il settore del trasporto merci e della logistica, per una conoscenza aggiornata, approfondita ed esaustiva dei fenomeni, conoscenza propedeutica e preliminare alla comprensione delle criticità nella distribuzione delle merci e all’individuazione di misure ed interventi efficaci e sostenibili, da attuare in modo condiviso.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.12 Comune di Vernate

<b>12</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE VERNATE</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Sud Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	18.12.2020 - Prot. 214415
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Nuovi Contratti di servizio per il TPL su gomma, linea di sviluppo della metropolitana M2 verso Binasco, nuove fermate del TPL tra Moncucco e Vernate.
<b>12a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere un'accelerazione nella sottoscrizione dei nuovi Contratti di servizio per il TPL su gomma.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Anche la Città metropolitana di Milano auspica il completamento delle procedure, già attivate da Agenzia di Bacino per il TPL, finalizzate a giungere all'indizione, da parte della stessa Agenzia del TPL, delle gare per l'affidamento dei nuovi servizi di autolinee (ulteriormente procrastinate in conseguenza della contingente situazione di emergenza sanitaria generale) e si farà portavoce, per quanto nelle sue competenze, nel sostenere tale richiesta presso l'Agenzia stessa.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A3.1 di cui al § B3.3 e al § C4.3 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A3.1 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>12b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Mantenere una linea di sviluppo della metropolitana M2 verso Binasco, mantenendo il capolinea del TPL su gomma a MI Famagosta.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS identifica tale richiesta nell'intervento n. 005 (15am + 15bm PTM) – Estensione del servizio di trasporto pubblico rapido di massa sull'asta Assago Milanofiori M2-Rozzano-Zibido-Binasco (di cui al § C1.2), al quale è attribuito un livello di priorità "medio". Per esso, attraverso un specifico Progetto di fattibilità tecnico-economica ancora da attivare, saranno da valutare possibili alternative tipologiche e di tracciato, tra le quali, anche l'estensione come linea metropolitana. L'esito dei confronti previsti nell'iter progettuale porterà alla scelta della soluzione migliore e più efficace.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>12c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Istituire nuove fermate del TPL su gomma in Comune di Vernate collegate alla stazione delle autolinee di Binasco, tenendo conto del nuovo percorso stradale interno tra Moncucco e Vernate.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.13 Comune di Noviglio

<b>13</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE NOVIGLIO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Sud Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215154
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Accessibilità con TPL alle stazioni ferroviarie e della metropolitana della zona, linea di sviluppo della metropolitana M2 verso Binasco, nuovi Contratti di servizio per il TPL su gomma, rotatorie lungo la SP35, variante alla SP105.
<b>13a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Organizzare/favorire, con linee dedicate di TPL su gomma a servizio dei Comuni del Sud Ovest, l'accesso alle stazioni ferroviarie di Villamaggiore, Trezzano sul Naviglio e Gaggiano ed alla fermata della M2 ad Assago.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>13b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Mantenere una linea di sviluppo della metropolitana M2 verso Binasco, passando per Zibido San Giacomo e mantenendo il capolinea del TPL su gomma a MI Famagosta.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS identifica tale richiesta nell'intervento n. 005 (15am + 15bm PTM) – Estensione del servizio di trasporto pubblico rapido di massa sull'asta Assago Milanofiori M2-Rozzano-Zibido-Binasco (di cui al § C1.2 del Documento di Piano), al quale è attribuito un livello di priorità "medio". Per esso, attraverso un specifico Progetto di fattibilità tecnico-economica ancora da attivare, saranno da valutare possibili alternative tipologiche e di tracciato, tra le quali, anche l'estensione come linea metropolitana. L'esito dei confronti previsti nell'iter progettuale porterà alla scelta della soluzione migliore e più efficace.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>13c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere un'accelerazione nella sottoscrizione dei nuovi Contratti di servizio per il TPL su gomma.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Anche la Città metropolitana di Milano auspica il completamento delle procedure, già attivate da Agenzia di Bacino per il TPL, finalizzate a giungere all'indizione, da parte della stessa Agenzia del TPL, delle gare per l'affidamento dei nuovi servizi di autolinee (ulteriormente procrastinate in conseguenza della contingente situazione di emergenza sanitaria generale) e si farà portavoce, per quanto nelle sue competenze, nel sostenere tale richiesta presso l'Agenzia stessa.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

13	Ente/ Soggetto	COMUNE NOVIGLIO
13d	<b>Contenuto specifico</b>	Indicare la previsione di un sistema di rotatorie lungo la SP35 in prossimità della Frazione di Badile.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l’inserimento di tale opera tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si attivino opportune intese tra Comune e Città metropolitana di Milano (ed eventuali altri soggetti competenti), volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
13e	<b>Contenuto specifico</b>	Indicare la previsione di variante al tracciato della SP105, come da PGT vigente.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l’inserimento di tale opera tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si ri-attivino nuove intese tra Comune e Città metropolitana di Milano (ed eventuali altri soggetti competenti), volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria



## 2.14 Comune di Cornaredo

<b>14</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE CORNAREDO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215190
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Prolungamento della linea metropolitana M5 Settimo Milanese-Magenta (confronto sul progetto e copertura finanziaria)
<b>14a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Partecipare ai tavoli sovracomunali di confronto sul progetto di fattibilità tecnico-economica del prolungamento della linea metropolitana M5 da Settimo Milanese a Magenta.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea (Nord Ovest e Magentino Abbiatense)
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Sarà cura, da parte di Città metropolitana di Milano, in linea con gli obiettivi del PUMS in tema di trasporto pubblico rapido di massa (cfr. § B3.2 del Documento di Piano), mantenere viva l'attenzione sullo stato di avanzamento progettuale degli interventi di estensione del TRM (tra cui anche l'intervento n. 014–13cm PTM nella Tabella al § C1.2 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.2 dell'Allegato 1, oggetto della presente richiesta), sollecitando, per quanto di competenza, la prosecuzione degli approfondimenti attivati il 10.02.2021 dell'apposto Tavolo di confronto sulle alternative progettuali oggetto di studio sviluppato da MM SpA, che vede il coinvolgimento delle Amministrazioni comunali territorialmente interessate.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>14b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Inserire il prolungamento della linea metropolitana M5 da Settimo Milanese a Magenta tra gli interventi da finanziare con il Recovery Fund.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea (Nord Ovest e Magentino Abbiatense)
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	L'eventuale inserimento dell'intervento in oggetto (n. 014–13cm PTM nella Tabella al § C1.2 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.2 dell'Allegato 1) tra quelli oggetto di richiesta di copertura finanziaria attraverso specifici programmi di finanziamento statali/comunitari potrà essere oggetto di approfondimenti successivi al PUMS, solo in occasione del completamento degli aggiornamenti progettuali previsti dalla normativa.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.15 Comune di Milano

<b>15</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215210
	<b>Tipologia</b>	Contributo
	<b>Oggetto generale</b>	Impianto generale, Scenari di Piano, valutazione economica, monitoraggio, sezioni tematiche del PUMS.
<b>15a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Approfondire la relazione fra il PUMS del Comune di Milano e il PUMS metropolitano ed il rapporto gerarchico fra i due Piani.</li> <li>- Indicare che il PUMS di Milano approvato con DCC n. 38/2018 costituisce parte integrante del PUMS metropolitano, ricomprendere nel PUMS metropolitano tutte le tematiche di mobilità afferenti al territorio comunale di Milano analizzate e verificate nel PUMS del Comune e riportando integralmente la proposta di Piano contenuta nel PUMS di Milano nello scenario di Piano del PUMS metropolitano.</li> <li>- Trattare in modo puntuale le progettualità interne al territorio comunale di Milano come politiche omogenee su tutto il territorio metropolitano.</li> <li>- Esplicitare la situazione allo stato di fatto per la sua interpretazione nella costruzione dello scenario di Piano.</li> <li>- Coordinare le azioni di pianificazione della mobilità dei due Enti con univocità di obiettivi e di strategie per le relazioni tra il territorio urbano e quello metropolitano.</li> <li>- Coordinare le azioni dei due Enti che afferiscono ai Piani di efficientamento energetico, clima e contenimento delle emissioni e che hanno relazione con la mobilità.</li> <li>- Precisare le misure per la mitigazione di specifiche criticità riscontrate, quali la presenza di un sistema di reti trasversali frammentate e scarsamente interconnesse.</li> <li>- Esplicitare maggiormente la ricaduta sul quadro progettuale delle analisi svolte nel quadro conoscitivo.</li> <li>- "Specificare meglio la relazione tra le competenze gestionali e pianificatorie di Città Metropolitana rispetto alle norme vigenti."</li> <li>- Esplicitare meglio la corrispondenza fra le azioni previste e le infrastrutture, le misure, le strategie organizzative poste in valutazione e conseguentemente validate nella definizione della proposta di piano.</li> <li>- Rendere evidenti le differenze nelle indicazioni di priorità tra i due PUMS.</li> <li>- Spostare gli indicatori di mobilità riferiti al lock-down nel Quadro Conoscitivo</li> <li>- Valutare l'inserimento alla scala del PUMS metropolitano di una serie di tematiche affrontate dal PUMS del Comune per una città senza barriere.</li> <li>- Chiarire il ruolo reciproco del PUMS del Comune di Milano e del PUMS di Città metropolitana di Milano per quanto riguarda la presentazione di istanza al Ministero per il finanziamento delle opere di trasporto pubblico rapido di massa.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	Impianto generale del PUMS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana,

<b>15</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
		utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropoli-tano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2, C1 e C1.2 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Approfondire il tema del servizio ferroviario e gli sviluppi infrastrutturali del nodo ferroviario di Milano da portare all'attenzione degli Enti competenti, anche analizzando atti successivi all'approvazione del PUMS del Comune di Milano (es. AdP Scali ferroviari e sviluppo area MIND).
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2 e C1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inserire i collegamenti TRM di superficie interni a Milano previsti nel PUMS del Comune (linee T e corridoi veloci, connessione Rogoredo-Linate), il prolungamento metrotranvia Milano-Seregno a Bignami M5, la deviazione del tram 4 a Bresso e la nuova metropolitana M6.</li> <li>- Considerare gli studi e le verifiche in corso per lo sviluppo infrastrutture di trasporto in capo al Comune, in particolare per i prolungamenti linee metropolitane.</li> <li>- Integrare il PUMS metropolitano con le evoluzioni intervenute sul TRM successive all'approvazione del PUMS del capoluogo milanese.</li> <li>- Integrare la descrizione dell'offerta dei servizi di trasporto pubblico per tipologia e dell'assetto delle infrastrutture e la relativa distribuzione territoriale.</li> <li>- Precisare/rettificare le informazioni inerenti alle soluzioni progettuali di alcuni interventi per il trasporto pubblico rapido di massa, tenendo conto degli approfondimenti in corso e delle priorità del PUMS del Comune di Milano.</li> <li>- Definire criteri condivisi per la determinazione delle priorità degli interventi per il trasporto pubblico rapido di massa.</li> <li>- Omogeneizzare ed esplicitare gli anni di riferimento dei dati su reti e servizi del trasporto pubblico.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata

<b>15</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Documento di Piano: il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2, C1 e C1.2 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inserire i riferimenti agli sviluppi della rete stradale del Comune di Milano e gli interventi di ricucitura della rete viaria comunale con quella di prima cintura esterna a Milano.</li> <li>- Valutare la possibilità di estendere in ambito metropolitano forme di pricing della circolazione analoghe a quelle adottate dal Capoluogo.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Documento di Piano: il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2 e C1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indicare le connessioni fondamentali per i collegamenti ciclabili con i comuni di prima cintura.</li> <li>- Aggiornare alcune fonti che non son ritenute adeguate a descrivere la ciclabilità nel Comune di Milano ed inserire, per la redazione del Biciplan metropolitano, anche gli strumenti di pianificazione redatti dai Comuni al riguardo.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana,

<b>15</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
		utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2 e C1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Istituire una collaborazione per lo sviluppo dello sharing sull'intero territorio metropolitano.</li> <li>- Prevedere il rinnovo del parco veicolare con veicoli elettrici o a basso impatto ambientale, per i quali dimensionare gli impianti di ricarica. In particolare, inserire tra gli interventi il Piano Full Electric di sostituzione dei veicoli TPL con mezzi elettrici e ibridi.</li> <li>- Prevedere un sistema di incentivi pubblici alle società che mettono a disposizione dell'utenza i mezzi in sharing.</li> <li>- Implementare un'efficace rete per la ricarica di veicoli elettrici nel rispetto dei parametri indicati dal Piano nazionale PNIRE.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	6. Mobilità condivisa ed elettrica/alimentata da carburanti alternativi
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e ai §§ A1, B2.2 e C1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Affiancare la rappresentazione cartografica della gerarchizzazione dei nodi di interscambio con informazioni tabellari.</li> <li>- Specificare i criteri di attribuzione delle priorità di intervento per rafforzare le condizioni dei nodi di interscambio del TPL.</li> <li>- Inserire nelle tavole le stazioni ferroviarie previste dal PUMS del Comune di Milano, estendendo la classificazione dei nodi di interscambio operata dal PUMS metropolitano anche a quelli interni al territorio comunale,</li> <li>- Coerenziane le tavole descrittive dei nodi di interscambio per il TRM e per la rete ferroviaria e inserire anche i nodi interni al Comune di Milano e quelli sui prolungamenti delle metropolitane.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior

<b>15</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
		<p>coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.</p>
	<b>Modifica elaborati</b>	<p><b>Documento di Piano:</b> il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2 e C1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.</p>
<b>15h</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Richiamare le misure contenute nel Decreto Rilancio in materia di Mobility Management.
	<b>Tema</b>	8. Mobility Management
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	<p>Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.</p>
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>15i</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Definire sistemi ITS e di controllo della circolazione per governare la circolazione di veicoli inquinanti e la distribuzione delle merci.
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	<p>Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.</p>
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>15j</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rettificare/modificare alcune assunzioni inerenti alle azioni A10.3, A10.6 e A10.7 (cfr. § B3.10 del Documento di Piano).
	<b>Tema</b>	10. Compatibilità con il sistema territoriale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata

<b>15</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>15k</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Esplicitare meglio la metodologia utilizzata ed i valori assunti per la composizione degli Scenari alternativi e per la costruzione dello Scenario di piano (strumenti di valutazione, sviluppo della domanda di mobilità, ipotesi di combinazione delle azioni, evidenziazione degli interventi dello scenario di riferimento, zonizzazione ed altri parametri utilizzati per il modello di traffico, ecc.), anche a fronte di una sintesi delle conclusioni analitiche sullo scenario socio-economico (§ A2 del Documento di Piano) e di previsioni sulle dinamiche demografiche e occupazionali con riferimento all'orizzonte temporale dello Scenario di Piano. Individuare gli interventi che nel Piano costituiscono lo scenario di riferimento e quelli che fanno parte dello scenario di Piano e rendere evidente, di conseguenza, la stima degli impatti sulla domanda dello scenario di Piano.</li> <li>- Evidenziare e quantificare gli indicatori di confronto tra gli scenari di stato di fatto e di progetto e i criteri per l'introduzione delle proposte di Piano rispetto allo scenario di riferimento.</li> <li>- Valutare gli interventi che non dovessero dare risultati positivi.</li> <li>- Affinare la disaggregazione della domanda di mobilità e dettagliare la trattazione dell'interazione fra domanda e offerta, in particolare negli ambiti a maggiore criticità.</li> <li>- Dettagliare maggiormente le infrastrutture facenti parte dello scenario di riferimento, la procedura analitica utilizzata ed i relativi risultati.</li> <li>- Migliorare la valutazione dei risultati delle simulazioni modellistiche, con utilizzo di un più ampio set di indicatori trasportistici di confronto, provvedendo a condurre un'analisi degli Scenari di Piano con strumenti diagnostici e di verifica paragonabili a quelli utilizzati nelle valutazioni effettuate nel PUMS del Comune di Milano.</li> <li>- Esplicitare gli effetti previsti sulla quota modale derivanti dalla realizzazione del PUMS nella valutazione comparativa degli Scenari di Piano.</li> <li>- Precisare la definizione degli interventi ricompresi nello scenario di riferimento e adeguarlo a quanto prevedono le Linee guida ministeriali.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	Scenari di Piano
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per

<b>15</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
	<b>Modifica elaborati</b>	verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione. <u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2 e C1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15l</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Ricomprendere, nel bilancio economico del PUMS, anche i costi dell'intero assetto di Piano, eventualmente considerando diversi scenari, al fine di individuare un parametro da confrontare con i benefici risultanti.
	<b>Tema</b>	Valutazione economica
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2 e C1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15m</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Integrare il monitoraggio, prendere in considerazione anche gli indicatori di risultato, oltre a quelli di processo.</li> <li>- Utilizzare un'unica fonte dati ed un unico periodo di riferimento nella stima degli indicatori.</li> <li>- Verificare, attraverso il monitoraggio, gli effetti delle azioni previste, avendo costruito i valori di riferimento iniziali degli indicatori significativi.</li> <li>- Mettere in relazione tra loro gli interventi di accessibilità ai mezzi ed alle fermate del TPL a favore delle persone con diversa abilità.</li> <li>- Riportate le valutazioni numeriche di natura ambientale (riduzione stimata delle emissioni degli inquinanti locali e globali, impatti sulla qualità dell'aria) e valutarne l'allineamento con gli eventuali obiettivi delle Amministrazioni locali.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	Monitoraggio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il



<b>15</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
	<b>Modifica elaborati</b>	suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione. <u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2 e C1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15n</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adeguare il quadro analitico delle criticità che il traffico veicolare determina in merito alla produzione di inquinamento atmosferico e da rumore.</li> <li>- Integrare il Quadro Conoscitivo con la descrizione di contenuti e finalità del PAC – Piano Aria e Clima, in fase di adozione da parte del Consiglio Comunale di Milano.</li> <li>- Aggiornare alcune figure e rettificare alcuni contenuti del PUMS del Comune di Milano riportati al § 1.4 dell'Allegato 1 al Documento di Piano del PUMS di Città metropolitana, che non sono aggiornati rispetto agli elaborati del PUMS comunale approvato con DCC n. 38 del 12.11.2018.</li> </ul>
	<b>Tema</b>	Quadro Conoscitivo
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e al § A1 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione all'oss. n. 35 inviata dal Comune di Milano il 08.02.2021 - Prot. n. 21467.
<b>15o</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Apportare integrazioni al testo del § 5.1 del Rapporto Ambientale (anno e fonte dei dati quantitativi relativi all'offerta di trasporto pubblico locale) e alla legenda dell'immagine "Offerta complessiva di TPL in Città Metropolitana di Milano" (autolinee "interne al Comune di Milano" anziché "Comunali di Milano").
	<b>Tema</b>	Rapporto Ambientale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione (vedi anche il § 25.35)</b>	Si tratta di contributo che si condivide in quanto afferisce essenzialmente alla necessità di garantire il coordinamento tra il PUMS metropolitano ed il vigente PUMS del Comune capoluogo; al fine di conseguire detto ulteriore maggior coordinamento tra i due PUMS, si ritiene opportuno proporre l'individuazione di un Tavolo di confronto in cui definire le indicazioni, che sono necessariamente sviluppate nei due PUMS alle diverse scale, urbana e metropolitana, utili all'approfondimento delle tematiche di reciproca interazione, per verificare e, nel caso, acquisire elementi atti ad integrare gli apparati analitici, modellistici e di supporto alle decisioni assunte dal PUMS metropolitano; il suddetto Tavolo avrà carattere permanente con il fine di concorrere ad assicurare il raccordo tra i due PUMS anche nella fase di attuazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.16 Comune di Zibido San Giacomo

<b>16</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE ZIBIDO SAN GIACOMO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Sud Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215234
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Accessibilità con TPL alle stazioni ferroviarie e della metropolitana della zona, linea di sviluppo della metropolitana M2 verso Binasco, nuovi Contratti di servizio per il TPL su gomma, corsia preferenziale per il TPL su gomma lungo la A7, percorsi per la micromobilità elettrica, rotatorie lungo la SP35, variante alla SP105.
<b>16a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Organizzare/favorire, con linee dedicate di TPL su gomma a servizio dei Comuni del Sud Ovest, l'accesso alle stazioni ferroviarie di Villamaggiore, Trezzano sul Naviglio e Gaggiano ed alla fermata della M2 ad Assago.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>16b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Mantenere una linea di sviluppo della metropolitana M2 verso Binasco, passando per Zibido San Giacomo e mantenendo il capolinea del TPL su gomma a MI Famagosta.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS identifica tale richiesta nell'intervento n. 005 (15am + 15bm PTM) – Estensione del servizio di trasporto pubblico rapido di massa sull'asta Assago Milanofiori M2-Rozzano-Zibido-Binasco (di cui al § C1.2 del Documento di Piano), al quale è attribuito un livello di priorità "medio". Per esso, attraverso uno specifico Progetto di fattibilità tecnico-economica ancora da attivare, saranno da valutare possibili alternative tipologiche e di tracciato, tra le quali anche l'estensione come linea metropolitana. L'esito dei confronti previsti nell'iter progettuale porterà alla scelta della soluzione migliore e più efficace.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>16c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere un'accelerazione nella sottoscrizione dei nuovi Contratti di servizio per il TPL su gomma.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Anche la Città metropolitana di Milano auspica il completamento delle procedure, già attivate da Agenzia di Bacino per il TPL, finalizzate a giungere all'indizione, da parte della stessa Agenzia del TPL, delle gare per l'affidamento dei nuovi servizi di autolinee (ulteriormente procrastinate in conseguenza della contingente situazione di emergenza sanitaria generale) e si farà portavoce, per quanto nelle sue competenze, nel sostenere tale richiesta presso l'Agenzia stessa.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>16</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE ZIBIDO SAN GIACOMO</b>
<b>16d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Organizzare/favorire, con linee dedicate di TPL su gomma a servizio dei Comuni del Sud Ovest, l'accesso alla stazione ferroviaria di Trezzano sul Naviglio.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>16e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Inserimento di una corsia preferenziale per il TPL su gomma lungo l'autostrada A7 tra Milano e Binasco, per agevolare il percorso dell'autolinea, con fermata intermedia (sempre lungo l'autostrada) all'altezza del quartiere Rinascita di Zibido San Giacomo.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Non accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta che esula l'ambito di competenza del PUMS, con interventi che vanno ad incidere su attività regolate da concessioni autostradali. Inoltre, si valuta, dagli elementi in possesso, che la A7 non sia un'autostrada caratterizzata da particolari problemi di congestione dovuta a rallentamenti che possano influire sulla percorrenza delle autolinee, non rendendo necessario l'inserimento di una corsia dedicata alla circolazione dei bus di linea.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>16f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Promuovere e sviluppare infrastrutture per la circolazione di mezzi quali i monopattini elettrici, creando percorsi di collegamento tra le frazioni del Comune di Zibido (in particolare Zibido San Giacomo e San Pietro).
	<b>Tema</b>	6. Mobilità condivisa ed elettrica/alimentata da carburanti alternativi
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta di natura più specificatamente puntuale rispetto alla scala in cui agisce il PUMS. Si segnala, comunque, che essa è in linea con il più generale obiettivo O6.2 di diffusione di mezzi di trasporto a ridotto impatto inquinante e con l'azione A6.4 inerente alla valutazione degli esiti delle prime sperimentazioni della circolazione su strada dei dispositivi di micromobilità elettrica in condivisione (cfr. DM Infrastrutture e Trasporti del 04.06.2019).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>16g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Indicare la previsione di un sistema di rotatorie lungo la SP35 in prossimità della Frazione di Badile.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l'inserimento di tale opera tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si attivino opportune intese tra Comune e Città metropolitana di Milano (ed eventuali altri soggetti competenti), volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>16</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE ZIBIDO SAN GIACOMO</b>
<b>16h</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Indicare la previsione di variante al tracciato della SP105, come da PGT vigente.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l’inserimento di tale opera tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si riattivino nuove intese tra Comune e Città metropolitana di Milano (ed eventuali altri soggetti competenti), volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.17 FAI – Federazione Autotrasportatori Italiana

<b>17</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>FAI – FEDERAZIONE AUTOTRASPORTATORI ITALIANA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215239
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Criteri di localizzazione delle imprese logistiche, organizzazione distributiva delle merci (orari, percorsi, ecc.), coinvolgimento delle Associazioni di categoria.
<b>17a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rivalutare la scelta di limitare la localizzazione di nuovi insediamenti logistici nell’ambito dei poli produttivi riconosciuti come APEA – Aree Produttive Ecologicamente Attrezzate (cfr. azione A10.6).
	<b>Tema</b>	10. Compatibilità con il sistema territoriale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La tematica sollevata è inerente a disposizioni normative disciplinate dal PTM. Poiché il PUMS, per tali specifici aspetti, si deve necessariamente e strettamente raccordare con il PTM, le considerazioni in merito alla presente osservazione vengono demandate alla trattazione affrontata nell’ambito delle controdeduzioni al PTM stesso, con il fine di mantenere coerenza tra i due strumenti pianificatori di Città metropolitana di Milano.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle indicazioni per l’azione A10.6 di cui al § C1.10 viene stralciato, essendo le specificazioni sul tema demandante al PTM.
<b>17b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Eliminare, tra le azioni volte a contribuire al contenimento degli impatti del traffico pesante lungo specifiche direttrici stradali, il riferimento all’individuazione di fasce orarie di circolazione degli autocarri (cfr. azione A4.13).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di eliminare l’indicazione inerente la definizione di fasce orarie di circolazione degli autocarri.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell’azione A4.13 di cui al § B3.4 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l’azione A4.13 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>17c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Gestire il tema della riorganizzazione di orari e tempi delle città (PTO – Territoriale degli Orari) nell’ambito di un confronto tra la pubblica amministrazione e rappresentanti delle categorie imprenditoriali interessate (cfr. azione A8.3).
	<b>Tema</b>	8. Mobility Management
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di meglio esplicitare, nelle direttive tecniche inerenti alla stesura/ adeguamento dei PTO – Piani Territoriali degli Orari, la necessità di coinvolgimento anche dei rappresentanti delle categorie imprenditoriali interessate.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo della direttiva tecnica per l’azione A8.3 di cui al § C1.8 è da modificare come precisato in controdeduzione.

<b>17</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>FAI – FEDERAZIONE AUTOTRASPORTATORI ITALIANA</b>
<b>17d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Stralciare/riformulare, nell’obiettivo O9.1, la parte inerente alla “riduzione dell’apporto alla congestione stradale dovuta alla circolazione e sosta del trasporto merci, con riduzione delle lunghezze percorse dai veicoli merci”.
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L’osservazione pare esser generata da una interpretazione dell’obiettivo che non è quella che lo caratterizza. L’intento dell’obiettivo O9.1 non è infatti quello di limitare “tout court” la circolazione e sosta dei veicoli impiegati nel trasporto merci (che ovviamente è servizio funzionale a risponde all’esigenza di garantire il necessario rifornimento di tutto ciò che serve al benessere economico del territorio), bensì quello di prevederne una più efficace ed efficiente organizzazione, che consenta di ottimizzare sia le esigenze degli operatori che quelle dei destinatari, oltre che gli obiettivi di sostenibilità territoriale/ambientale. Con tale finalità l’obiettivo O9.1 è declinato in una serie di azioni che vanno dalla predisposizione di un “Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile” (A9.1) all’ottimizzare degli itinerari stradali percorribili dalle diverse tipologie di veicoli merci in adduzione/partenza dai principali impianti del sistema produttivo e logistico, con particolare attenzione alle specificità ed alle regolamentazioni per gli itinerari percorribili dai trasporti eccezionali (A9.11).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>17e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Coinvolgere le associazioni di categoria interessate nella predisposizione del “Piano Metropolitano della logistica sostenibile” (cfr. azione A9.1).
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Tra le indicazioni inerenti alla redazione di un “Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile” (cfr. § C1.9 del Documento di Piano) è già prevista la collaborazione con le Associazioni che rappresentano i portatori di interesse in cui è articolato il settore del trasporto merci e della logistica.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>17f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Coinvolgere le categorie interessate nelle attività di introduzione di sistemi di certificazione dedicata con cui attestare le buone pratiche delle aziende nel settore della logistica (cfr. azione A9.2).
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di esplicitare, nell’azione A9.2, la necessità di coinvolgimento delle categorie di settore interessate.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell’azione A9.2 di cui al § B3.9 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l’azione A9.2 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.

<b>17</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>FAI – FEDERAZIONE AUTOTRASPORTATORI ITALIANA</b>
<b>17g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Coinvolgere le associazioni di categoria del settore nelle attività di ottimizzazione degli itinerari stradali percorribili dalle diverse tipologie di veicoli merci in adduzione/partenza dai principali impianti del sistema produttivo e logistico, con particolare attenzione alle specificità ed alle regolamentazioni per gli itinerari percorribili dai trasporti eccezionali (cfr. azione A9.11).
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di esplicitare, nelle indicazioni inerenti all’ottimizzazione degli itinerari stradali percorribili dalle diverse tipologie di veicoli merci, la necessità di coinvolgimento anche delle associazioni di categoria del settore.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell’indicazione per l’azione A9.11 di cui al § C1.9 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l’azione A9.11 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>17h</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere, per il processo di efficientamento della logistica e distribuzione dell’ultimo miglio con modalità sostenibili, un percorso graduale basato su incentivi e non su penalizzazioni (cfr. obiettivo O9.5 e azione A9.4).
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Le direttive tecniche per l’azione A9.4 (cfr. § C1.9 del Documento di Piano), per favorire l’impiego di mezzi e di modalità-forme innovative nella distribuzione delle merci nell’ultimo miglio, prevedono valutazioni sulle concrete fattibilità normative e tecnologiche di implementazione di sistemi più sostenibili, certamente con azioni gradualmente e non penalizzanti per le imprese di distribuzione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>17i</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere, per il monitoraggio della disponibilità delle aree di carico e scarico delle merci, sistemi che non comportino l’introduzione di tempi massimi per lo svolgimento di tali operazioni non condiviso e predisposto con apposito tavolo di lavoro con le associazioni dei trasportatori.
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Nella predisposizione del “Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile” (di cui alle direttive tecniche per l’azione A9.1, al § C1.9 del Documento di Piano) è previsto l’approfondimento delle tematiche connesse al monitoraggio in tempo reale della disponibilità di aree di carico e scarico che, come per gli altri contenuti del “Piano Metropolitano della Logistica Sostenibile” stesso, sarà oggetto di valutazioni congiunte con le Associazioni che rappresentano i portatori di interesse in cui è articolato il settore del trasporto merci e della logistica (come esplicitato nelle indicazioni per l’azione A9.1 di cui al § C1.9 del Documento di Piano).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.18 Legambiente Lombardia

### Circolo Legambiente Bollate

<b>18.1</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE BOLLATE</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215253
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Ciclabilità, trasporto pubblico.
<b>18.1a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	La ex Strada statale Varesina, da Milano, altezza Ospedale Sacco, raggiunge e attraversa i comuni di Baranzate, Bollate, Arese, Garbagnate. Tale strada ha un asse viario disomogeneo, alcuni tratti sono dotati di piste ciclopedonali. La costruzione della strada “variante Varesina”, tra Arese e Baranzate, passando per Ospiate, frazione di Bollate, è occasione per riprogettare e risistemare con attenzione alla sicurezza e alla mobilità sostenibile l’intero percorso stradale e completare le piste ciclopedonali dell’asse viario in forma omogenea, per quanto possibile.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell’ambito del redigendo Bicipan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.1b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	La ex Strada statale Varesina, da Milano, altezza Ospedale Sacco, raggiunge e attraversa i comuni di Baranzate, Bollate, Arese, Garbagnate. Tale strada ha un asse viario disomogeneo, alcuni tratti sono dotati di piste ciclopedonali. La costruzione della strada “variante Varesina”, tra Arese e Baranzate, passando per Ospiate, frazione di Bollate, è occasione per riprogettare e risistemare con attenzione alla sicurezza e alla mobilità sostenibile l’intero percorso stradale e pensare ad un trasporto pubblico più efficiente e sostenibile (ad esempio con una tranvia che si prolunga dal Sacco verso nord).
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa + 3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l’inserimento di tale previsione tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si attivino opportune intese tra Comuni interessati, Città metropolitana di Milano ed eventuali altri soggetti competenti, volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria



<b>18.1</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE BOLLATE</b>
<b>18.1c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	L'asse viario di viale Lombardia a Bollate, dalla località Traversagna fino alla zona cimitero della frazione bollatese di Cassina Nuova è disomogeneo, con alcuni tratti dotati di piste ciclopedonali, serve anche varie aziende ed insediamenti produttivi. Si chiede di dare ricucitura all'itinerario ciclabile, completando in forma omogenea, per quanto possibile, la pista ciclopedonale dell'asse viario.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

#### Circolo Legambiente Adda-Martesana

<b>18.2</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE ADDA-MARTESANA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Adda-Martesana
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215253
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Trasporto pubblico, linea ferroviaria Suburbana, car sharing elettrico, intermodalità, rete ciclabile.
<b>18.2a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone di acquisire dati reali della domanda della mobilità, sensibilmente mutata a seguito alla pandemia, che consentano di individuare le tratte più frequentemente utilizzate per ricalibrare il TPL ed aumentare le corse negli orari di maggior afflusso.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta da trattare di concerto con l'Agenzia per il TPL, in vista di un eventuale aggiornamento di quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.2b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone di valutare l'efficacia di una nuova linea di TPL lungo la Cerca (SP13) Monza-Melzo-Melegnano, di un potenziamento dei collegamenti di TPL tra Pessano e Bussero, tra Pessano e Gorgonzola. Si chiede di approfondire le previsioni del PUMS di un trasporto pubblico collettivo Gessate-Trezzo s.A., per la scarsa densità abitativa e per il conseguente livello di domanda, utilizzando infrastrutture esistenti per un servizio di TPL leggero e compatibile con il territorio, senza intaccare il suolo agricolo esistente.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea

<b>18.2</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE ADDA-MARTESANA</b>
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica di modifica puntuale dell'organizzazione del servizio di TPL, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.2c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di affiancare alla riorganizzazione delle linee bus, un'azione di sensibilizzazione finalizzata a ricostruire la fiducia nei confronti del mezzo pubblico.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A8.10 (di cui al § B8.3 e alle indicazioni al § C1.8 del Documento di Piano) prevede l'organizzazione di specifiche campagne di comunicazione, informazione, sensibilizzazione e promozione dei temi connessi alla mobilità sostenibile con diffusione della conoscenza delle buone pratiche che si possono applicare agli spostamenti sistematici casa-lavoro e casa-scuola, per una maggiore conoscenza, quantificazione e gestione dei fenomeni, al fine di ottimizzarli e indirizzarli verso l'utilizzo di trasporto pubblico e di forme sostenibili
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.2d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede il ripristino delle frequenze sulla linea ferroviaria suburbana Pioltello-Treviglio ai livelli ante emergenza Covid (un treno ogni 15 minuti negli orari di punta).
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Come esplicitato nel Documento di Piano, la programmazione e la gestione dell'infrastruttura e del servizio ferroviario non rientra tra le competenze della Città metropolitana di Milano, sebbene il tema sia oggetto di trattazione all'interno del PUMS. La richiesta in oggetto comporta una specifica di modifica puntuale dell'organizzazione del servizio ferroviario, il cui impatto è da valutare con Regione Lombardia e con il gestore Trenord.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.2e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	In un territorio caratterizzato da insediamenti residenziali diffusi, il car-sharing elettrico, con una rete di parcheggi riservati e di colonnine di ricarica, può essere una soluzione che fornisce valida integrazione alle reti di mobilità esistenti e può disincentivare il possesso e l'utilizzo di mezzi privati inquinanti.
	<b>Tema</b>	6. Mobilità condivisa ed elettrica/alimentata da carburanti alternativi
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS prevede azioni specifiche volte alla diffusione di sistemi di mobilità condivisa in ambiti territoriali più ampi ed esterni rispetto al capoluogo e di mezzi di trasporto (pubblici, condivisi, privati e merci) a ridotto impatto inquinante, con i relativi servizi di ricarica (cfr. obiettivi O6.1 e O6.2 e relative strategie/azioni al § B3.6 del Documento di Piano).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>18.2</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE ADDA-MARTESANA</b>
<b>18.2f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di adeguare l'attuale offerta su tutte le reti di trasporto pubblico affinché sia praticabile il trasporto di biciclette e venga agevolata l'intermodalità.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità + 7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A5.6 (al § B3.5 del Documento di Piano) prevede siano promosse le condizioni regolatorie e fisiche volte a realizzare il trasporto biciclette su treni e sui mezzi del TRM.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.2g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<p>La ciclovia della Martesana presenta una sezione troppo ridotta in relazione al numero di persone che la utilizzano, anche in relazione alla compresenza di modi d'uso con velocità diverse di spostamento, e si chiede di realizzare una seconda ciclabile sul lato nord del Naviglio laddove possibile (es. tratto Cassina de' Pecchi, Bussero, Gorgonzola), ampliare la sezione dell'attuale percorso ciclabile, laddove possibile, e rendere più sicuri i punti di intersezione con la viabilità carrabile.</p> <p>Per la Ciclabile del canale Villoresi che presenta una frequentazione elevata in relazione alla sezione, si chiede di migliorare la fruibilità e integrare la segnaletica, oltre a sistemare i tratti di collegamento tra i centri abitati e l'alzaia.</p> <p>Per la Ciclovia dell'Adda si chiede la messa in sicurezza delle mura instabili del castello, al fine di consentire la riapertura del tratto, chiuso da mesi, tra il santuario di Concesa e la centrale idroelettrica di Trezzo.</p> <p>Per le previste Ciclabili lungo gli assi della Cassanese e Rivoltana si chiede di effettuare uno studio sull'effettiva realizzabilità di queste connessioni, in quanto negli ultimi anni le due strade sono state trasformate in superstrade con interventi che hanno ridotto le possibilità di spostamento in bici tra un comune e l'altro.</p> <p>Per i collegamenti tra i centri urbani, si chiede la realizzazione di ciclabili in sede propria, in particolare per il collegamento tra Bussero-Pessano a lato della SP 120, Cernusco-Brugherio affiancata alla SP 113, Cernusco-Cologno con completamento del tratto lungo la SP 120, Carugate-Bussero lungo via Monza, Carugate-Brugherio-Agrate lungo via della Galeazza (in raccordo con il PUMS della provincia di Monza e Brianza).</p> <p>Per i collegamenti in zone industriali si chiede di realizzare ciclabili tra un centro urbano e l'altro, in quanto le reti esistenti si interrompono nell'attraversamento delle zone industriali, come ad esempio via Aldo Moro tra Pessano-Gorgonzola, con anche situazioni di pericolosità per la circolazione promiscua di biciclette e mezzi pesanti.</p> <p>Si propone di realizzare una Ciclabile lungo il torrente Molgora che consenta di mettere in connessione il sistema del Vimercatese con il Parco agricolo sud attraverso un percorso ciclabile che contribuirebbe ad una fruizione unitaria delle aree, anche con il fine di tutelare la continuità dei canali ecologici e ridurre la frammentarietà delle aree verdi in prossimità del Torrente Molgora.</p>
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea

<b>18.2</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE ADDA-MARTESANA</b>
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.2h</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di salvaguardare l'attuale diritto di passo pubblico sulle strade vicinali che concorrono alla rete della mobilità dolce e a far conoscere il territorio agricolo, diritto che invece sarebbe ridotto dalla privatizzazione delle strade vicinali da parte dei proprietari terrieri
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta sarà oggetto di valutazione nell'ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

### Circolo Legambiente Cinisello Balsamo

<b>18.3</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE CINISELLO BALSAMO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Milano
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.3020 - Prot. 215253
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Rafforzamento delle connessioni ciclabili, potenziamento del trasporto pubblico su gomma e rapido di massa.
<b>18.3a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone di creare un "tavolo di lavoro" per disegnare la "rete integrata ciclabile" del Nord/Nord-Est Milano esteso a Associazioni specializzate e tecnici comunali in rappresentanza di Cinisello B., Bresso, Cusano M., Paderno D., Sesto S. Giovanni e Milano (oltre che Nova M., Muggiò, Monza). Si propone di creare un "tavolo di lavoro" dei Circoli di Legambiente del Nord Milano coordinato da Città Metropolitana per ampliare la "rete integrata ciclabile" con le connessioni ciclabili in direzione N-S ed E-O ed attuare uno straordinario reticolo ciclabile dell'intero Nord Milano (da Pero a Cologno M.) in un periodo di tempo di 3-5 anni. Si propone a Città Metropolitana di svolgere funzioni di catalizzazione e coordinamento sulle Amministrazioni Comunali della Zona Omogenea del Nord Milano perché queste consultino le Associazioni (es. Legambiente, Legambici, FIAB ecc.), sul tema della mobilità ciclo-pedonale.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea

<b>18.3</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE CINISELLO BALSAMO</b>
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	L'istituzione di specifici tavoli di confronto sul tema della ciclabilità rientra tra le attività che potranno essere attivate nell'ambito del redigendo Bicipan di Città metropolitana di Milano (individuato quale specifico strumento di settore del PUMS, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano), nell'ottica di condivisione con i territori delle scelte operate per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.3b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone di avviare una dettagliata mappatura e verifica della rete ciclabile urbana cinisellese per un piano pluriennale di manutenzione/ristrutturazione (pavimentazione, segnaletica orizzontale e verticale, protezioni, dissuasori ecc.) delle piste ciclabili esistenti in stato di degrado manutentivo e Legambiente Cinisello è disponibile ad eseguire annualmente una verifica dello stato delle piste ciclabili cittadine con una relazione da inviare all'Ufficio Tecnico comunale. Si chiede che Città Metropolitana, nell'attuazione del PUMS, collabori con il Cinisello nell'ideare e disegnare una "rete ciclabile urbana" che possa consentire ai cittadini di accedere con le ciclabili a tutti i Servizi Pubblici e centri di interesse della città
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte formulate verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Bicipan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.3c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede che Città Metropolitana si faccia carico della manutenzione delle piste ciclabili sovracomunali in quanto non c'è l'impegno alla manutenzione da parte di alcun Comune per la parte di propria pertinenza geografica
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Le valutazioni in merito ai soggetti preposti alla manutenzione della rete ciclabile sovracomunale sovracomunale potranno essere approfondite nell'ambito del redigendo Bicipan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio delle previsioni e delle indicazioni operative in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.3d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone la realizzazione di una seconda passerella ciclo-pedonale (o di una copertura in galleria artificiale) sulla A52 che interessi l'area tra Cinisello Balsamo/Cusano Milanino/Paderno al fine di favorire l'interconnessione tra Nord e Sud nonché un migliore collegamento tra Parco GruBria e Parco Nord Milano. Si propone la realizzazione di percorsi ciclopeditoni di collegamento del Centro Scolastico Omnicomprensivo Parco Nord (destinazione di migliaia di

<b>18.3</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE CINISELLO BALSAMO</b>
		<p>studenti potenziali utenti della bicicletta) con i comuni di Milano, Sesto San G., Cusano M. e Bresso.</p> <p>Per le piste ciclabili ai lati di viale Fulvio Testi si propone la realizzazione dei tratti non esistenti e la messa in sicurezza di quelli esistenti, sia in direzione Sud-Nord (a dx del Viale) che in direzione Nord-Sud (a sx del Viale).</p> <p>Si propone la realizzazione di un raccordo ciclo-pedonale Est Ovest di collegamento tra la passerella ciclo-pedonale esistente sulla A52 e l'ulteriore passerella ciclopedonale (o copertura in galleria artificiale) chiesta sulla A52 come valido elemento di interconnessione di aree densamente abitate.</p> <p>Si propone di far diventare Cinisello il "fulcro" del Nord Milano per la mobilità ciclo-pedonale mediante la creazione di assi Nord-Sud (da Nova M./Muggiò lungo le vie cittadine di Risorgimento, Cilea, Giordano, Rinascita, Gorkji fino al Centro Scolastico Parco Nord per connettersi a Milano e Sesto S.G) ed Est-Ovest, con almeno 4 connessioni [1–Alta (zona nord della città): da via L.B. Alberti ad Ovest verso Paderno D. (via Alessandrina), Muggiò a N.E. e Nova a Nord ad Est con percorso già esistente nel Parco Grubria. 2–Media (zona centrale della città): Via 25 Aprile di collegamento con Cusano M. centro ad Ovest e con le piste ciclabili esistenti che consentono di collegare il centro città verso Est (Monza Taccona) / N.E. (Muggiò). 3–Bassa1 (zona sud della città): già esistente attraversa il PNM con connessione di Sesto S. Giovanni (Est / Sud-Est) e Cusano Mil. sud (ad Ovest) utilizzando il ponte ciclo-pedonale su autostrada A4. 4–Bassa2 (zona sud della città): unione di Sesto S.G. con Cusano M. con nuova pista ciclabile in Via Aquileia, da Via Gorkji a Via Togliatti].</p>
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.3e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<p>Sulle linee di TPL su gomma che collegano Cinisello con Sesto, Muggiò, Nova, Lissone, Cusano, Cormano, Milano Comasina, Bignami, Bicocca vengono svolte svariate centinaia di corse giornaliere con (esclusa la 31 di ATM) veicoli a gasolio o bio-carburante ad alimentazione inquinante e con una distonia operativa nella pianificazione degli orari che provoca richieste di ampliamento dell'offerta di TPL, mentre mancano collegamenti con Bresso, Paderno e Monza. Si propone di reintrodurre un sistema di TPL su gomma interno alla Città (Circolare destra e Circolare sinistra) per collegare il capolinea M1 di Bettola e la fermata M5 di viale Lincoln, per alleggerire il traffico automobilistico, per favorire il traffico di attraversamento nord sud e est ovest del centro abitato; si propone che questo sistema sia a basso/nulla impatto ambientale, per esempio basato su veicoli elettrici.</p> <p>Si propone di rinforzare/istituire nuovi percorsi/linee di TPL da-per i comuni limitrofi a Cinisello, da implementare con veicoli a basso/nulla impatto ambientale (esempio veicoli elettrici), nell'ottica di un futuro collegamento tra capolinea M1 di Bettola e fermata M5 di viale Lincoln.</p>

<b>18.3</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE CINISELLO BALSAMO</b>
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica di modifica puntuale dell'organizzazione del servizio di TPL, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.3f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone di avviare con ATM ed Autoguidovie un confronto per definire/verificare un Piano di cambiamento delle alimentazioni dei bus da combustibili fossili a energia pulita.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica di modifica puntuale dell'organizzazione del servizio di TPL, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.3g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone il prolungamento ad ovest della linea tranviaria 31 dell'ATM verso Cusano Milanino per congiungersi con la metrotranvia Milano-Seregno e realizzare un ruolo di "rete" metrotramviaria. Si propone il prolungamento a nord della linea tranviaria 31 dell'ATM verso Nova Milanese con lo scavalco della A52 per poi proseguire verso Paderno D. ed intersecarsi con metrotranvia Milano-Seregno.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Parzialmente accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce (in linea anche con quanto osservato da Regione Lombardia DG trasporti al § 2.23 del presente documento) l'indicazione relativa all'inserimento dell'ipotesi di prolungamento del tram 31 da Cinisello a Nova Milanese (intersezione con tramvia Seregno), prospettata nell'ambito del progetto di fattibilità per lo sbinamento Bignami-Bresso-Cusano Milanino della Linea metropolitana M5 (cfr. intervento n. 015-13dm PTM nella tabella al § C1.2).
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella e la figura al § C1.2 sono da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 3 al Documento di Piano</u> : la Tavola "Schema di riassetto della rete del TRM" è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : l'immagine di cui al § C1.2 del Documento di Piano è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>18.3h</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone il completo asservimento semaforico del percorso della linea tranviaria 31 dell'ATM, per ridurre gli attuali lunghi tempi di percorrenza del tratto Cinisello B.-Milano Fulvio Testi/Bicocca e con una positiva gestione delle criticità derivanti dall'enorme quantità di traffico autoveicolare di questa area.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea

<b>18.3</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE CINISELLO BALSAMO</b>
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l’inserimento di tale previsione tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si attivino opportune intese tra Comuni interessati, Città metropolitana di Milano ed eventuali altri soggetti competenti, volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.3i</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si ritiene che la riqualificazione della metrotranvia Milano-Seregno sia al passo con le esigenze di trasporto pubblico rapido, adatta a contenere l’inquinamento atmosferico, idonea a portare i passeggeri verso altre modalità di trasporto. Si chiede di accelerare i tempi di costruzione e anche di valutare la proposta di un suo sbinamento, nel comune di Bresso, poco prima del confine con Milano, verso la fermata Bignami della linea M5, consentendo al Nord Milano di accedere velocemente alla rete metropolitana del capoluogo con una tranvia di superficie, realizzabile a costi ridotti rispetto a un’opera interrata, con i vantaggi di una sede propria, non intralciata dal traffico.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l’inserimento di tale previsione tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si attivino opportune intese tra Comuni interessati, Città metropolitana di Milano ed eventuali altri soggetti competenti, volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

### Circolo Legambiente Cusano Milanino

<b>18.3 bis</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE CUSANO MILANINO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Milano
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215253
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Rafforzamento della rete ciclabile.
	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone la realizzazione di un percorso protetto e delimitato per il traffico ciclabile che parta da Paderno D., via Carlo Erba, giunga in via Carlo Sormani a Cusano M. e prosegua poi a Bresso fino ad arrivare a Milano in zona Niguarda, Si propone la realizzazione di un percorso protetto e delimitato per il traffico ciclabile che parta da Paderno D., giunga nella parte Ovest di Cusano M., prosegua poi in Cormano fino ad arrivare a Milano, zone Affori, Bruzzano, Niguarda. Ciò al fine di facilitare il raggiungimento del capoluogo milanese nelle diverse stagioni e nei vari orari del giorno in sicurezza, con rapidità e per molteplici motivi (lavoro, studio, tempo libero). Infatti, pur esistendo tratti di reti ciclabili e pur a fronte di un accresciuto utilizzo della bicicletta, non è disponibile un collegamento ciclabile da e per Milano sicuro, definito ed efficiente.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea



<b>18.3 bis</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE CUSANO MILANINO</b>
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Bicipan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

### Circolo Legambiente Zanna Bianca Milano

<b>18.4</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE ZANNA BIANCA MILANO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Comune di Milano
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215253
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Corsie preferenziali per il trasporto pubblico su gomma, rafforzamento della rete ciclabile, prolungamento della metrotranvia 24 a Noverasco.
<b>18.4a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di sopperire alla mancanza di corsia preferenziale, protetta o riservata, per il TPL lungo il percorso Circolare 96 (dei Navigli) da P.za Cavour a Stazione Cadorna. Si chiede di sopperire alla mancanza di corsie preferenziali, protette o riservate per tram e autobus, mediante aggiunta di corsie preferenziali, in particolare per le seguenti linee: Tram 9 – da P.ta Romana - V.le Sabotino - V.le Bligny - P.ta Ludovica - V.le Coldilana - P.ta Ticinese - V.le Gorizia - Via Vigevano); Tram 14 – Viale Cogni Zugna fino P.le Aquileia; Autobus 95 – da P.le Corvetto - Via Polesine - Via Marco D'Agrate - Via Quaranta - Via Solaroli – Via Antonini - Via Giovanni da Cermenate - Via Famagosta fino P.za Miani; Tram 24 – da C.so di P.ta Vigentina - Via Ripamonti - fino al capolinea (linea attuale).
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Comune di Milano
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica di modifica puntuale dell'organizzazione del servizio di TPL (per altro all'interno del territorio del Comune di Milano), il cui impatto andrebbe valutato con il Comune di Milano, attuale Ente regolatore del servizio di TPL comunale e con l'Agenzia per il TPL, Ente che provvederà alla messa a gara del servizio nel Bacino del TPL di Milano, Monza, Lodi e Pavia, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.4b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di sopperire alla mancanza di nodi di interscambio lungo la rete TPL in scala metropolitana in zona Milano Sud, in particolare al capolinea Abbiategrasso M2 e in via dei Missaglia lungo la rete tranviaria da-per Rozzano.
	<b>Tema</b>	7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Comune di Milano
	<b>Recepimento</b>	Demandata

<b>18.4</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE ZANNA BIANCA MILANO</b>
	<b>Controdeduzione</b>	Si tratta di richiesta specifica di servizio che si colloca all'interno del territorio del Comune di Milano, il cui impatto andrebbe valutato con lo stesso Comune, attuale Ente regolatore del servizio di TPL comunale ed anche con l'Agenzia per il TPL, Ente che provvederà alla messa a gara del servizio nel Bacino del TPL di Milano, Monza, Lodi e Pavia, valutazione sia in termini di risorse impiegate per dar seguito alla richiesta, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.4c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di sopperire alla mancanza di percorsi ciclabili per il centro di Milano, mediante aggiunta, sia in sede protetta sia in segnaletica leggera, di percorsi assiali nord-sud che colleghino i quartieri esterni della zona Sud di Milano con le zone più centrali, in direzione assiale, lungo grandi viali. Si chiede di sopperire alla mancanza di percorsi ciclabili tangenziali al centro Milano, mediante aggiunta di percorsi ciclabili che seguano la circonvallazione, collegando fra loro i quartieri più esterni di Milano.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Comune di Milano
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si tratta di richiesta specifica di servizio che si colloca all'interno del territorio del Comune di Milano, il cui impatto andrebbe valutato con lo stesso Comune, sia in termini di congruenza con la programmazione in materia di ciclabilità in capo al capoluogo sia in termini di risorse da impiegare per dar seguito alla richiesta.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.4d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di prolungare il tram linea 24 lungo la Via Ripamonti fino a Noverasco-Opera
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea (Sud Ovest)
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Tra gli interventi del PUMS per il trasporto rapido di massa vi è anche la previsione di prolungamento della Metrotranvia 24 a Noverasco (intervento n. 023-23m PTM nelle Tab al § C1.2 del Documento di Piano e al § 7.2 dell'Allegato 1).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

#### Circolo Legambiente Novate Milanese

<b>18.5</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE NOVATE MILANESE</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.5020 - Prot. 215253
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Bike sharing, sistemi di "road pricing" per il contenimento dell'inquinamento atmosferico, abbattimento barriere architettoniche, uso combinato bici+treno, rafforzamento della rete ciclabile, velostazioni.

<b>18.5</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE NOVATE MILANESE</b>
<b>18.5a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede l'estensione del servizio di bike sharing "BikeMi" alle aree della città metropolitana più congestionate (come le zone omogenee Nord e Nord-Ovest), partendo dai Comuni metropolitani in prima fascia esterna al Capoluogo per poi proseguire progressivamente, con installazione di stazioni nei punti di interscambio (stazioni ferroviarie, capolinea metropolitana, fermate di interscambio di linee di superficie interurbane).
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A5.5 (di cui al § B3.5 del Documento di Piano) prevede la diffusione del bike-sharing, privilegiando modalità maggiormente appetibili/accettabili dagli utenti. Con l'azione A6.6 (di cui al § B3.6 del Documento di Piano e alle Indicazioni al § C1.6) vengono, inoltre, specificati alcuni indirizzi per i Comuni per l'ottimale individuazione di ambiti da adibire al parcheggio dei mezzi di bike/ scooter/car sharing, al fine di favorire, in sinergia con i fornitori del servizio, la diffusione di tali sistemi di mobilità con forme free-flow "controllate".
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.5b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone di estendere l'Area B ai Comuni limitrofi al Capoluogo, inizialmente a quelli di prima fascia e successivamente Comuni più esterni, in modo da eliminare l'attuale discriminazione che li vede esposti a un maggior livello di inquinamento atmosferico rispetto al Capoluogo.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A4.6 (di cui al § B3.4 del Documento di Piano) introduce la previsione di "delimitare "mega" centri abitati sovracomunali, dando seguito ai poteri conferiti al Sindaco metropolitano dall'art. 7 comma 12 del DLgs n. 285/1992 ("Codice della Strada") ed individuare, sulle direttrici stradali interne a tali centri, gli opportuni provvedimenti, anche volti a limitare l'uso dell'auto privata". La Direttiva tecnica per l'azione A4.6 (di cui al § C1.4 del Documento di Piano) esplicita ulteriormente, tra i provvedimenti volti a limitare l'uso dell'auto privata attuabili lungo le strade per le relazioni metropolitane interne ai "mega" centri abitati sovracomunali, anche l'introduzione di Zone 30 e l'attivazione di sistemi di "road pricing".
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.5c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone di inserire nei PLIS Parchi locali di interesse sovracomunale, al fine di valorizzarla, l'area ex industriale ad oggi dismessa, inutilizzata e degradata che confina a Nord con via Fratelli di Dio, a Nord-Est con via Vialba, a Sud-Est con l'autostrada A4 e a Sud-Ovest con via Fratelli Beltrami.
	<b>Tema</b>	Territorio e parchi
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Non accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'osservazione non è pertinente con le tematiche oggetto del PUMS.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>18.5</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE NOVATE MILANESE</b>
<b>18.5d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<p>Si sollecita l'abbattimento delle barriere architettoniche sui marciapiedi e i percorsi ciclopeditoni con interventi atti a facilitare l'accessibilità e l'utilizzo da parte delle persone diversamente abili.</p> <p>Si sollecita l'abbattimento delle barriere architettoniche per l'accesso ai mezzi pubblici di trasporto con interventi dei gestori delle linee di TPL, affinché facilitino l'accesso ai veicoli da parte delle persone con difficoltà motorie o visive.</p>
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario + 2. Trasporto pubblico rapido di massa + 3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Con riferimento a più aspetti tematici, il PUMS prevede azioni volte all'abbattimento delle barriere architettoniche per garantire le migliori condizioni di accessibilità al sistema della mobilità per le categorie più svantaggiate ed alle persone con diversa abilità (cfr. strategie S1.2, S2.2 e S3.3).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.5e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di aumentare e migliorare la capacità di carico delle biciclette sui mezzi di trasporto pubblici, in particolare treno e metropolitana, destinando appositi spazi di alloggiamento, in quanto ora tale capacità è limitata, sia come quantità che come orari di disponibilità.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A5.6 (al § B3.5 del Documento di Piano) prevede siano promosse le condizioni regolatorie e fisiche volte a realizzare il trasporto biciclette su treni e sui mezzi del TRM.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.5f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede che gli Enti locali istituiscano al loro interno la figura del Mobility manager, a cui affidare il compito di organizzare la mobilità cittadina, con particolare attenzione alla mobilità sostenibile; ciò in quanto tale figura attualmente manca a Novate e in molti altri Comuni metropolitani.
	<b>Tema</b>	8. Mobility Management
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Le indicazioni per l'azione A8.4 (al § C1.8 del Documento di Piano) prevedono che la Città metropolitana offra sostegno all'attività messa in capo ai Mobility Manager aziendali, attraverso l'attivazione degli opportuni Accordi-Intese di collaborazione con i Mobility Manager d'Area dei luoghi interessati. L'azione di sostegno rivolta ai Mobility Manager aziendali viene estesa anche ai Comuni che non rientrano tra quelli previsti dall'art. 229, c.4 del DL n. 34 del 19.05.2020 (convertito con modificazioni dalla L n. 77 del 17.07.2020), a seguito di stipula degli opportuni Accordi-Intese di collaborazione fra gli Enti.
	<b>Modifica elaborati</b>	<p><u>Documento di Piano</u>: il testo dell'azione A8.4 di cui al § C1.8 è da modificare come precisato in controdeduzione.</p> <p><u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u>: il testo, laddove è richiamata l'azione A8.4 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.</p>

<b>18.5</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE NOVATE MILANESE</b>
<b>18.5g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<p>Si chiede di sollecitare i Comuni appartenenti alla stessa Zona omogenea di realizzare collegamenti ciclabili fra i loro territori in modo da incentivare l'uso di mezzi alternativi all'auto privata, favorire la mobilità sostenibile e quella in bicicletta, soprattutto nelle direttrici orizzontali e trasversali, a volte carenti di mezzi pubblici.</p> <p>Si ritiene necessario un recupero del progetto "Novate su due ruote" con il completamento delle ciclabili previste nel 2012 e superare l'attuale situazione di sei ciclovie e altri vari spezzoni, collegati parzialmente fra loro e quasi per nulla con i Comuni limitrofi.</p>
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Bicipan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.5h</b>	<b>Contenuto specifico</b>	<p>Si chiede di favorire l'installazione di strutture di ricovero e sosta delle biciclette (Velostazioni) presso punti di interscambio (stazioni ferroviarie, capolinea metropolitana, fermate di interscambio di linee TPL), ospedali, scuole superiori e servizi comunali, per superare l'attuale inadeguatezza delle strutture e quindi i problemi e disagi (mancato riparo, possibile furto e guasto) che affronta chi usa la bicicletta come mezzo di spostamento quotidiano.</p>
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità + 7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A5.12 (cfr. § B3.5) prevede di migliorare accessibilità e sicurezza delle stazioni del Servizio Ferroviario Regionale, attrezzandole con velostazioni per il ricovero in sicurezza delle biciclette e con altre infrastrutture a servizio della mobilità ciclabile. Inoltre, più in generale, le azioni A7.1 e A7.4 (cfr. § B3.7) prevedono di favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto in corrispondenza di stazioni e fermate del trasporto pubblico di forza, ferroviarie e del TRM, verificando le condizioni di fattibilità atte ad attrezzare i nodi di interscambio con le opportune dotazioni in funzione del ruolo svolto. Valutazioni di maggior dettaglio sono demandate al redigendo Bicipan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

### Circolo Legambiente Cormano

<b>18.6</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE CORMANO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Milano
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215253
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Prolungamento metropolitana M3 da Milano Comasina a Paderno D.
	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede la modifica del livello di priorità individuato dal PUMS per prolungamento metropolitana M3 da Milano Comasina a Paderno D., portandolo da “basso” a “elevato”, viste le interconnessioni con i flussi di traffico su gomma lungo le direttrici nord-sud (Milano Meda) ed est-ovest (Rho Monza e tratto milanese della A4) e per far fronte agli elevatissimi livelli di congestione da traffico veicolare di inquinamento ambientale.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Parzialmente accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Per l'intervento (indicato al n. 008–12cm PTM nella Tabella al § C1.2 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.2 dell'Allegato 1) è in corso di completamento la Fase 1 del PFTE, predisposto a fronte di un Schema di Accordo tra Regione e Comune di Milano senza, ad oggi, il coinvolgimento diretto di Città metropolitana. A fronte dell'esplicita richiesta formulata dai Comuni territorialmente interessati (Cormano e Paderno Dugnano) in merito alla realizzazione dell'opera e sulla base dei criteri previsti dal PUMS per l'attribuzione del livello di priorità, si ritiene di modificare il livello dell'intervento in oggetto da “basso” a “medio”. La possibilità di attribuzione di un livello di priorità “alta” è, invece, demandata a successivi specifici tavoli di confronto che coinvolgano tutti i soggetti interessati (tra i quali anche la Città metropolitana di Milano stessa).
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella e l'immagine al § C1.2 sono da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 3 al Documento di Piano</u> : la Tavola “Schema di riassetto della rete del Trasporto Pubblico Rapido di Massa (TRM)” è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamato il progetto di prolungamento della linea metropolitana M3 da MI Comasina-Paderno D. citato nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.

### Circolo Legambiente Parabiago

<b>18.7</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE PARABIAGO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Alto Milanese
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.7020 - Prot. 215253
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Variante alla strada SS33 del Sempione, potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate, trasporto biciclette sulle linee ferroviarie, prolungamento della metropolitana M1 da Rho a Legnano, ricucitura dell'itinerario ciclabile n. 16.
<b>18.7a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si ritiene che il progetto di Variante alla strada SS33 del Sempione invada pesantemente il PLIS del Parco del Roccolo e subirebbero un pesante sfregio la componente di pregio agricola, il reticolo idrico dei secondari e terziari e il canale Villosesi, inoltre la variante sarebbe in prossimità (aree sud, sud-ovest) ad uno dei boschi più pregiati di Arluno.

<b>18.7</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE PARABIAGO</b>
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	L'intervento in oggetto (n. 33 nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.1 dell'Allegato 1) rientra tra quelli previsti nello scenario futuro programmatico di riferimento, indipendenti dalle azioni specifiche del PUMS della Città metropolitana di Milano, derivanti dalla programmazione di scala sovralocale (essenzialmente le opere strategiche di ampia scala previste nel PRMT). Le opportune misure di mitigazione/compensazione da prevedersi per contenere gli impatti dell'opera sono oggetto di valutazione nell'ambito dei suoi specifici documenti progettuali, ai quali si rimanda.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.7b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si ritiene molto importante il potenziamento della linea ferroviaria Rho-Gallarate per migliorare l'offerta di treni passeggeri ed il transito delle merci; andranno valutati gli interventi di attraversamenti dei comuni.
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	L'intervento in oggetto (n. 14f e n. 15f nella Tabella al § C1.1 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.2 dell'Allegato 1) rientra tra quelli previsti nello scenario futuro programmatico di riferimento, indipendenti dalle azioni specifiche del PUMS della Città metropolitana di Milano, derivanti dalla programmazione di scala sovralocale (essenzialmente le opere strategiche di ampia scala previste nel PRMT). Le opportune misure di mitigazione/compensazione da prevedersi per contenere gli impatti dell'opera sono oggetto di valutazione nell'ambito dei suoi specifici documenti progettuali, ai quali si rimanda.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.7c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si chiede di agevolare i ciclo-pendolari e cicloturisti con servizio di trasporto biciclette sulle linee ferroviarie.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A5.6 (al § B3.5 del Documento di Piano) prevede siano promosse le condizioni regolatorie e fisiche volte a realizzare il trasporto biciclette su treni e sui mezzi del TRM.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>18.7d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Si propone di valutare la fattibilità del prolungamento della metropolitana M1 da Rho a Legnano sull'asse della statale del Sempione.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l'inserimento di tale previsione tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si attivino opportune intese tra Comuni interessati, Città metropolitana di Milano ed eventuali altri soggetti competenti, volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>18.7</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CIRCOLO LEGAMBIENTE PARABIAGO</b>
<b>18.7e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Ricucitura dell'itinerario ciclabile sul percorso n. 16 "Valle Olona" del PRMC dal confine svizzero a Milano, percorrendo la Greenway nel PLIS dei Mulini che a Nerviano si interrompe, ma dovrebbe proseguire per Pogliano M.se, Rho e Pero, collegandosi alla rete ciclabile sviluppata per Expo; a Parabiago esso interseca la ciclovia del canale Villoresi, a ovest attraversa il parco del Roccolo e arriva al parco del Ticino, mentre a est connette il parco Adda nord.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria



## 2.19 Comune di Rescaldina

<b>19</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE RESCALDINA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Alto Milanese
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215293
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Coordinamento con le Province confinanti in tema di TPL e ciclabilità, recepimento di percorsi ciclabili esistenti e relative previsioni progettuali, sviluppo dei nodi di interscambio, supporto per i Mobility Manager.
<b>19a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Attivare dialoghi fra Città metropolitana e Provincia di Varese, anche estesi alla Provincia di Como, in materia di tematiche di mobilità di interesse comune, come il TPL.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma.
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica, il cui impatto andrebbe valutato con l’Agenzia per il TPL in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino dell’Agenzia di Milano, Monza, Lodi e Pavia già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>19b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Attivare dialoghi fra Città metropolitana e Provincia di Varese, anche estesi alla vicina Provincia di Como, in materia di tematiche di mobilità di interesse comune, come i percorsi ciclabili (anche all'interno dei boschi e parchi, per la loro fruizione e messa in sicurezza).
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le specifiche richieste formulate dal Comune verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell’ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>19c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Recepire i percorsi ciclabili esistenti e in previsione riportati nel PGT vigente del Comune di Rescaldina (vedere Tav. PdS_01 “disciplina per il sistema dei servizi e per il sistema della mobilità” - disponibile sul sito web dell’Ente).
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali richieste formulate dal Comune verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell’ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

19	Ente/ Soggetto	COMUNE RESCALDINA
19d	<b>Contenuto specifico</b>	Programmare e completare i collegamenti ciclabili dai Comuni dell'Alto Milanese e da Rescaldina, quale nodo strategico verso la ciclabile della Valle Olona, le aree boscate del PLIS del Rugareto ed il capoluogo, tenendo conto dell'implementazione di "velostazioni" presso le stazioni ferroviarie esistenti e di punti di ricarica elettrica.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate dal Comune verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
19e	<b>Contenuto specifico</b>	Sviluppare, con il supporto tecnico ed economico della Città metropolitana di Milano, interconnessioni del trasporto pubblico, con particolare riferimento agli snodi di interscambio treno/bus-ciclabili e le relative aree di sosta per veicoli e per biciclette.
	<b>Tema</b>	7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS attribuisce un ruolo strategico ai nodi di interscambio ed al miglioramento della loro accessibilità, come espresso, in particolare, dalle azioni associate alla strategia S7.1 (di cui al § B3.7 del Documento di Piano) e dalle direttive tecniche per l'azione A7.4 (al § C1.7 del Documento di Piano).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
19f	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere il supporto attivo, anche con ruolo di coordinatore, della Città metropolitana di Milano in tema di Mobility Manager anche per i Comuni di dimensione medio/piccola (come quello di Rescaldina), che non rientrano nei limiti di dipendenti indicati nel DL n. 34/2020 (convertito con L n. 77/2020) che introduce l'obbligo di nominare Mobility Manager aziendali per imprese e pubbliche amministrazioni che abbiano unità locali con più di 100 dipendenti.
	<b>Tema</b>	8. Mobility management
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Le indicazioni per l'azione A8.4 (al § C1.8 del Documento di Piano) prevedono che la Città metropolitana offra sostegno all'attività messa in capo ai Mobility Manager aziendali, attraverso l'attivazione degli opportuni Accordi-Intese di collaborazione con i Mobility Manager d'Area dei luoghi interessati. L'azione di sostegno rivolta ai Mobility Manager aziendali viene estesa anche ai Comuni con le caratteristiche di Rescaldina a seguito di stipula degli opportuni Accordi-Intese di collaborazione fra gli Enti.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A8.4 di cui al § C1.8 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A8.4 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.

## 2.20 Associazione Cittadini per l’Aria

<b>20</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ASSOCIAZIONE CITTADINI PER L’ARIA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215302
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Biciplan, politiche di riduzione del traffico, sviluppo della rete ferroviaria, criteri di assegnazione dei servizi di TPL, sensibilizzazione sul valore del trasporto pubblico, trasporto merci con mezzi innovativi.
<b>20a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Predisporre, entro giugno 2021, il Biciplan integrato con il PUMS, che includa strategia, obiettivi, modalità di messa in opera e fondi necessari per la sua realizzazione.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Parzialmente accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide l’importanza strategica della ciclabilità come mezzo di trasporto altamente sostenibile, come evidenziato dal sistema di obiettivi/strategie/azioni esposto al § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. In tal senso Città metropolitana di Milano ha ritenuto opportuno sviluppare l’analisi e la pianificazione di una tematica così importante per tramite di uno specifico documento di Piano, il Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica, nell’ambito del quale garantirne una trattazione il più possibile dettagliata, approfondita ed operativa. Essendo il Biciplan uno specifico strumento di settore del PUMS, è da intendersi ad esso assolutamente integrato e complementare, anche se con tempistiche di redazione (per altro già in corso) e approvazione disgiunte dal PUMS stesso.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>20b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere politiche che consentano ai Comuni di pianificare misure necessarie alla riduzione del traffico motorizzato, quali la riduzione del numero di parcheggi, la riduzione dello spazio stradale dedicato alle auto e l’aumento del costo dei parcheggi urbani.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Parzialmente accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS della Città metropolitana di Milano, pur presentandosi come strumento strategico per il governo della mobilità sull’intero territorio metropolitano, può esplicitare la propria azione diretta solo sulla viabilità di competenza. Per altro, in una visione generale e coordinata, prevede, con l’azione A4.7 (di cui al § B3.4 del Documento di Piano), la “definizione di indirizzi per i PGTU comunali, al fine di garantire omogeneità di organizzazione della circolazione (e, conseguentemente, omogeneità di prestazioni) lungo gli itinerari urbani che costituiscono elemento di continuità per le direttrici viarie più significative per le relazioni metropolitane”. Si tenga ulteriormente conto che i Sindaci dei Comuni possiedono tutti i poteri (art. 7 del Codice della Strada) per imporre nei propri centri abitati limitazioni e pedaggiamenti alla circolazione e alla sosta (vedi Aree B e C del Comune di Milano).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>20</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ASSOCIAZIONE CITTADINI PER L'ARIA</b>
<b>20c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Proporre, nelle opportune sedi la modifica dell'Art. 201 del Codice della strada, al fine di consentire che la nozione di zona a traffico limitato sia estesa anche alle aree di natura ambientale (normalmente intercomunali e sovracomunali) in cui sia prevista l'applicazione di divieti di circolazione per la riduzione degli inquinanti atmosferici (consentendo anche l'utilizzo di telecamere di controllo per la verifica e il sanzionamento della circolazione in violazione delle regole fissate, ad esempio, dalle aree ambientali per la riduzione degli inquinanti atmosferici).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A4.6 (di cui al § B3.4 del Documento di Piano) già introduce la previsione di "delimitare "mega" centri abitati sovracomunali, dando seguito ai poteri conferiti al Sindaco metropolitano dall'art. 7 comma 12 del DLgs n. 285/1992 ("Codice della Strada") ed individuare, sulle direttrici stradali interne a tali centri, gli opportuni provvedimenti, anche volti a limitare l'uso dell'auto privata". La Direttiva tecnica per l'azione A4.6 (di cui al § C1.4 del Documento di Piano) esplicita ulteriormente, tra i provvedimenti volti a limitare l'uso dell'auto privata attuabili lungo le strade per le relazioni metropolitane interne ai "mega" centri abitati sovracomunali, anche l'introduzione di Zone 30 e l'attivazione di sistemi di "road pricing".
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>20d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Integrare il PUMS con un piano di sviluppo della rete ferroviaria metropolitana.
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Non accolta
	<b>Controdeduzione</b>	La programmazione e la gestione dell'infrastruttura e del servizio ferroviario non rientrano tra le competenze della Città metropolitana di Milano. Comunque, il PUMS, (cfr. § C1.1 del Documento di Piano) declina obiettivi, strategie ed azioni inerenti anche a questa modalità di trasporto, in modo coerente (cfr. § B3.1 e § C1.1 del Documento di Piano) con le finalità a cui è destinato il Piano.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>20e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Assegnare il servizio di TPL secondo dei criteri di miglioramento ambientale delle flotte operanti.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	L'impatto di tale richiesta è da valutare nell'ambito delle attività in corso da parte dell'Agenzia per il TPL finalizzate alla predisposizione dei documenti per la messa a gara del servizio di TPL nel Bacino di Milano, Monza Lodi e Pavia. Città metropolitana, per la quota di partecipazione dell'Agenzia si farà promotrice della tematica evidenziata, nel rispetto delle risorse statali e regionali disponibili per realizzarla, anche in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>20</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ASSOCIAZIONE CITTADINI PER L'ARIA</b>
<b>20f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Promuovere azioni di sensibilizzazione, informazione e coinvolgimenti della cittadinanza in merito al valore del trasporto pubblico.
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario + 2. Trasporto pubblico rapido di massa + 3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS, con le azioni A1.7, A2.8 e A3.9 (rispettivamente citate al § B3.1, § B3.2 e § B3.3) prevede azioni di sensibilizzazione, informazione e coinvolgimento della cittadinanza in merito al valore del trasporto pubblico.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>20g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere misure di promozione del trasporto merci con cargo bike e mezzi elettrici.
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Tra i possibili mezzi e di modalità-forme innovative da introdurre nella distribuzione delle merci nell'ultimo miglio, in particolare nelle aree più urbanizzate/congestionate, il PUMS annovera anche i servizi di ciclo-logistica, con e-bike e-o quadricicli elettrici e, più in generale, con veicoli "Light and Electric Freight".
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.21 Comune di Robecco sul Naviglio

<b>21</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE ROBECCO SUL NAVIGLIO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Magentino Abbiatense
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215740
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Flussi di traffico pesante, progetto stradale Vigevano-Malpensa, ruolo di Città metropolitana nello sviluppo infrastrutturale della mobilità intercomunale.
<b>21a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Considerazioni sugli elevati flussi di traffico pesante lungo la rete stradale.
	<b>Tema</b>	Quadro Conoscitivo
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si accoglie, in quanto si prende atto della puntualizzazione formulata, che non evidenzia contrasto con quanto, in termini più generali, è espresso nel PUMS.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>21b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Puntualizzazioni in merito al progetto stradale del collegamento Vigevano-Malpensa, relativamente al livello di consenso da parte del Comune, allo stato dell'iter approvativo (ricorso al TAR) ad alla rappresentazione cartografica.
	<b>Tema</b>	Quadro Conoscitivo + 4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Non accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Le affermazioni nel Quadro Conoscitivo sul consenso su alcuni progetti infrastrutturali e sulla necessità di una loro rivalutazione alla luce di mutate condizioni al contorno e di nuove strategie di maggiore sostenibilità (riportate al § A.7 e al § B.1 del Documento di Piano) sono di carattere generale, pertanto se ne ribadisce la correttezza espositiva. Per l'intervento del collegamento "Vigevano-Malpensa" (n. 32as e n. 32cs in Tab. al § C1.4 del Doc. di Piano e in Tab. al § 7.1 dell'All. 1), allo stato attuale la Delibera CIPE n. 7 del 28.02.2018 di approvazione del progetto definitivo è stata annullata con sentenza del TAR n. 228/2020. Si conferma, pertanto, la necessità, per Città metropolitana di Milano, di un complessivo ripensamento in merito alle soluzioni infrastrutturali da adottare per migliorare le connessioni del comparto territoriale interessato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>21c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Auspicio che il tema progettuale del collegamento Vigevano-Malpensa resti di esclusiva competenza di Regione Lombardia e Ministero delle Infrastrutture.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Non accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'affermazione "Città metropolitana non è connotata e riconosciuta quale soggetto leader nello sviluppo infrastrutturale della mobilità a livello intercomunale" (riportata al § B.1 del Documento di Piano) fotografa la situazione attuale dovuta, come citato, all'attuale limitata capacità di intervento economico dell'Ente" ed ai "limitati strumenti di potere attuativo di quanto pianificato, anche in riferimento alle normative inerenti alle funzioni dell'Ente". Città metropolitana ritiene che, anche attraverso l'implementazione delle azioni previste dal PUMS, tale situazione potrà essere, almeno in parte, superata. Nel merito specifico del ruolo di Città metropolitana nell'ambito delle procedure approvative del collegamento Vigevano-Malpensa, si fa presente che il progetto è in capo ad ANAS e che Città metropolitana di Milano è chiamata ad esprimere il proprio parere in quanto Ente territorialmente interessato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.22 Provincia di Lodi

<b>22</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>PROVINCIA LODI</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. 215894
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni/Proposte
	<b>Oggetto generale</b>	Lavoro e didattica a distanza, generatori di domanda di mobilità esterni al territorio metropolitano, azioni pianificatorie “di confine”.
<b>22a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Approfondire, all'interno del quadro conoscitivo, il tema del lavoro e della didattica a distanza e, conseguentemente, dei tempi della città, inserendo una specifica sezione per la mappatura del lavoro e della didattica a distanza, attualmente attivi e strutturabili nell'area metropolitana e nel bacino territoriale di riferimento per il pendolarismo metropolitano. Questo al fine di intervenire più efficacemente nella realizzazione degli obiettivi e delle strategie di Mobility management.
	<b>Tema</b>	8. Mobility management
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide la necessità di un ulteriore successivo approfondimento del quadro conoscitivo sui temi di lavoro e didattica a distanza che sono emersi negli ultimi 9 mesi, sulla base dei dati che in futuro saranno disponibili con riferimento al 2020 nell'ambito di indagine e trattazione approfondita nella stesura/adeguamento dei PTO – Piani Territoriali degli Orari (di cui all'azione A8.3 citata al § B3.8 e alle Direttive tecniche al § C1.8).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>22b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Individuare, analogamente a quanto fatto per l'ambito metropolitano, i luoghi generatori di domanda di mobilità verso la metropoli localizzati al di fuori dei confini della Città metropolitana di Milano, con analisi degli elementi di cintura più esterni nei quali attivare, in accordo con gli Enti territorialmente competenti, politiche attive di governo della domanda di mobilità.
	<b>Tema</b>	Quadro Conoscitivo
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide l'importanza di considerare poli generatori di domanda di mobilità posti anche esternamente al territorio della Città metropolitana. A tal fine si auspica l'attivazione di modalità di confronto fra le Amministrazioni sui temi della mobilità di interesse dei due territori, da tenersi in modo continuativo, anche mediante istituzione di un Tavolo di confronto inter-istituzionale, esteso anche a Regione Lombardia.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>22c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Definire azioni pianificatorie “di confine”, ipotizzando anche l'insediamento di uno specifico Tavolo di coordinamento con la Provincia di Lodi, teso, in particolare, al perseguimento dell'integrazione fra gli assetti di mobilità e gli sviluppi urbanistici e territoriali di rilevanza sovracomunale, della perequazione territoriale di area vasta e della realizzazione di interventi pubblici di rilevanza sovracomunale, volti a mitigare le emergenze ambientali e a migliorare il funzionamento dei servizi e delle reti per la mobilità (es. TPL su gomma).
	<b>Tema</b>	Impianto generale PUMS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale

22	Ente/ Soggetto	PROVINCIA LODI
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide l'importanza data al fatto che gli atti di pianificazione territoriale e della mobilità dei due Enti siano costruiti sulla base di un disegno coerente e si condivide l'auspicio per l'attivazione di modalità di confronto fra le Amministrazioni sui temi della mobilità di interesse dei due territori, da tenersi in modo continuativo, anche mediante istituzione di un Tavolo di confronto inter-istituzionale, esteso anche a Regione Lombardia per le tematiche più generali e anche a Agenzia per il TPL per le tematiche inerenti il Trasporto Pubblico su gomma.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria



## 2.23 Regione Lombardia DG trasporti

<b>23</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. n. 215962
	<b>Tipologia</b>	Parere
	<b>Oggetto generale</b>	Matrice regionale O/D passeggeri, dati incidentalità, ruolo di Città metropolitana rispetto ad alcune azioni, risorse economiche, sistemi ITS, circolazione dei mezzi pesanti, indicazioni in tema di TPL e ciclabilità, aggiornamento stati di avanzamento progettuale, indicatori di monitoraggio.
<b>23a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Assumere la matrice regionale O/D passeggeri 2016 (corredata dalle proiezioni al 2020 e al 2030) tra i dataset di riferimento del PUMS, ai fini di un più corretto aggiornamento dei documenti progettuali.
	<b>Tema</b>	Modello di traffico
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si precisa che, per l'elaborazione della matrice della domanda di mobilità (attuale e futura) necessaria per il modello di traffico utilizzato per la valutazione comparativa degli Scenari del PUMS, tra i dati di riferimento è stata presa in considerazione anche la matrice regionale O/D passeggeri 2016, che si provvederà ad esplicitare.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo al § C2.3 è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Aggiornare con le ultime rilevazioni disponibili i dati sull'incidentalità, che nel Documento di Piano risultano <del>ancora</del> riferiti al 2017.
	<b>Tema</b>	Quadro Conoscitivo
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Nel Quadro Conoscitivo (cfr. § 5.2 dell'Allegato 1 al Documento di Piano) si è fatto riferimento ai dati sull'incidentalità disponibili al momento della sua elaborazione. Nella fase di monitoraggio del PUMS, che verrà avviata in seguito alla sua approvazione, si provvederà ad aggiornare tali dati, necessari per la quantificazione dei valori di stato di fatto degli indicatori attinenti a tale tematica.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>23c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Esplicitare in modo più preciso l'oggetto specifico, le modalità di intervento e le risorse disponibili/da reperire per alcune azioni del PUMS riportate al Capitolo B3 del Documento di Piano, ma non trattate nel dettaglio al Capitolo C1 del Documento di Piano.
	<b>Tema</b>	Valutazione economica
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La considerazione afferisce ad azioni che, per la più parte dei casi, sono da implementare tramite la fattiva collaborazione di una molteplicità di attori e di soggetti competenti, attraverso opportuni momenti di concertazione e l'attivazione dei più propri strumenti operativi, in merito ai quali Città metropolitana può ed intende svolgere un ruolo propositivo ed aggregatore al fine del loro conseguimento durante la fase di attuazione del Piano.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>23</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI</b>
<b>23d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Qualificare in modo più puntuale il ruolo che Città metropolitana di Milano, in relazione al profilo di effettiva competenza dell’Ente, assume nell’attuazione di tutte le azioni proposte nel PUMS.
	<b>Tema</b>	Sistema obiettivi/strategia/azioni
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La considerazione afferisce ad azioni che, per la più parte dei casi, sono da implementare tramite la fattiva collaborazione di una molteplicità di attori e di soggetti competenti, attraverso opportuni momenti di concertazione e l’attivazione dei più propri strumenti operativi, in merito ai quali Città metropolitana può ed intende svolgere un ruolo propositivo ed aggregatore al fine del loro conseguimento durante la fase di attuazione del Piano.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>23e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Attivare uno specifico gruppo di lavoro con Regione Lombardia e l’Agenzia per il TPL del Bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia (coinvolgendo, laddove necessario, anche i gestori dell’infrastruttura ferroviaria e i Comuni territorialmente interessati), al fine di condividere le aree prioritarie di intervento, essenzialmente relativamente ai temi del trasporto pubblico su gomma (azioni A3.2 e A3.10), dei nodi di interscambio (az. A7.2 e A7.3) e del Trasporto Rapido di Massa (az. A2.1, A2.5, A2.6 e A2.8).
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa + 3. Trasporto pubblico su gomma + 7. Nodi di interscambio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Come specificato in più passaggi del Documento di Piano, il PUMS prevede l’attivazione di specifici tavoli/momenti di confronto con i soggetti a vario titolo coinvolti (Regione, Agenzia del TPL, gestori ferroviari, Comuni, ecc.) per affrontare in modo sinergico i vari temi inerenti al sistema della mobilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>23f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Integrare la dimensione finanziaria delle iniziative del PUMS, descritta al § C3, con una stima di massima delle risorse necessarie anche per le azioni di valenza trasversale e non solo di carattere strutturale/ infrastrutturale.
	<b>Tema</b>	Valutazione economica
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Città metropolitana di Milano ha ritenuto opportuno operare la stima dei costi di realizzazione per i soli interventi effettivamente quantificabili dal punto di vista economico e che ricadono sotto la diretta competenza della Città metropolitana di Milano. Stante la molteplicità degli attori coinvolti nell’attuazione di altre azioni e di politiche di valenza più trasversale si è valutato opportuno demandare detta quantificazione a più consoni momenti di concertazione e strumenti operativi da condividere con Regione Lombardia, Comune di Milano e altri soggetti nella fase di attuazione del Piano.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>23</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI</b>
<b>23g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Integrare le iniziative proposte per la viabilità valorizzando le tematiche correlate all'implementazione della rete di competenza con i sistemi ITS e con le modalità di cui alle cosiddette smart road, al fine di migliorare contestualmente la qualità e la sicurezza della circolazione anche nell'ottica dello sviluppo della guida connessa e autonoma nonché la capacità di gestione delle infrastrutture da parte di Città metropolitana.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	L'azione A6.8 (cfr. § B3.6 del Documento di Piano) prevede la valutazione di fattibilità di forme di controllo, regolamentazione e limitazione all'accessibilità e alla circolazione dei veicoli a più elevata emissività anche attraverso l'utilizzo dei sistemi di ITS. Questi ultimi possono essere previsti ed introdotti anche in concomitanza con la realizzazione di interventi infrastrutturali di riqualificazione e completamento della rete viaria ordinaria per le relazioni intercomunali (di cui all'azione A4.3 al § B3.4 del Documento di Piano).
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A4.3 al § B3.4 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A4.3 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23h</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Con riferimento all'azione A4.13 – “Definire fasce orarie di circolazione degli autocarri e introdurre divieti di sorpasso da parte dei veicoli pesanti nelle tratte stradali a doppia carreggiata più congestionate, al fine di limitare gli impatti del traffico pesante lungo tali direttrici”, esplicitare, con il supporto di dati conoscitivi, i profili di reale utilità ed efficacia dei provvedimenti di limitazioni al sorpasso del tipo proposto.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Con il recepimento di alcune osservazioni formulate da altri Enti/Soggetti, si è provveduto ad eliminare, nell'azione A4.13, l'indicazione inerente la definizione di fasce orarie di circolazione degli autocarri. Per quanto riguarda, invece, la richiesta specifica di questa osservazione, essa è motivata dal fatto che il sorpasso tra autocarri avviene a bassa velocità (per veicoli > 12 tonn v <sub>max</sub> = 70 km/h) e con differenziali di velocità modesti, per cui lo spazio impegnato per la manovra supera spesso 1 km di lunghezza. Ciò comporta un peggioramento del livello di servizio per i veicoli circostanti, costretti a viaggiare alla velocità degli autocarri che, in fase di sorpasso, occupano tutta la carreggiata stradale.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>23i</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Modificare la denominazione dell'intervento n. 44s – “Riqualificazione in sede SP40 Binaschina” in “Riqualificazione SP 40 Binaschina”, in quanto il Documento di fattibilità delle alternative progettuali predisposto da A.R.I.A. SpA per il potenziamento della direttrice della SP 40 Binaschina presenta una pluralità di scenari alternativi di intervento possibile (in sede e fuori sede).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta

<b>23</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI</b>
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'aggiornamento della dicitura e dello stato di avanzamento progettuale per l'intervento in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella al § C1.4 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : la tabella al § 7.1 è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23j</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Esplicitare che le iniziative relative ai trasporti eccezionali riferite all'azione A9.11 al § C1.9 del Documento di Piano, inerenti al trasporto delle merci, dovranno essere necessariamente coordinate con quelle già previste dalla Regione in materia, richiamando i riferimenti all'azione regionale (sia già attuata che in corso) per la semplificazione dei procedimenti e per il supporto alle Province e a Città metropolitana di Milano per la gestione delle procedure inerenti ai Trasporti Eccezionali.
	<b>Tema</b>	9. Trasporto delle merci
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'integrazione della dicitura inerente alle iniziative per l'azione A9.11 (al § C1.9 del Documento di Piano).
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'indicazione relativa all'azione A9.11 al § C1.9 è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23k</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Aggiungere, tra gli interventi ferroviari in appalto/con progetto esecutivo, definitivo o preliminare approvato, il progetto "Potenziamento Nodo di Bovisa (aggiunta 4 binari di transito, scavalco linea veloce Saronno/Passante/Centrale e realizzazione nodo di interscambio tramviario)".
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si provvede all'inserimento dell'intervento progettuale in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella e l'immagine al § C1.1 sono da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : la tabella e l'immagine al § 7.2 sono da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 3 al Documento di Piano</u> : la Tavola "Schema di riassetto della rete ferroviaria" è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : l'immagine di cui al § C1.1 del Documento di Piano è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23l</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Aggiungere, nella denominazione dell'intervento 26cf – Potenziamento linea FNM Milano-Asso (terzo binario Cormano/Cusano-Varedo), la dicitura "e realizzazione nodo di interscambio con TPL e tramvia".
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'aggiornamento della dicitura per l'intervento in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella al § C1.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : la tabella al § 7.2 è da modificare come precisato in controdeduzione.

23	Ente/ Soggetto	REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI
23m	<b>Contenuto specifico</b>	Modificare il testo dell'azione A3.10 (al § B3.3) introducendo la dicitura "Promuovere la predisposizione di sicure e confortevoli fermate del TPL, secondo gli standard di Codice della Strada e gli standard di immagine coordinata predisposti da Regione Lombardia (...)".
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'aggiornamento della dicitura dell'azione A3.10 (al § B3.10 del Documento di Piano).
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A3.10 al § B3.10 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A3.10 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
23n	<b>Contenuto specifico</b>	Nel Documento di Piano al § C1.2 si propone il seguente aggiornamento per l'intervento 021 (17am PTM) Riqualficazione metrotranvia Milano-Limbiate (1° lotto Comasina-Varedo): si suggerisce di fare riferimento al progetto nella sua completezza (Milano Comasina-Limbiate ospedale – I e II lotto) e di prevedere uno studio di fattibilità della deviazione fino a Varedo Stazione, in concomitanza con la realizzazione del terzo binario della ferrovia Affori-Varedo e dell'attivazione della linea S12 fino a tale stazione.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'aggiornamento della dicitura e dello stato di avanzamento progettuale per l'intervento in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella al § C1.2 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : la tabella al § 7.2 è da modificare come precisato in controdeduzione.
23o	<b>Contenuto specifico</b>	Nel Documento di Piano al § C1.2 si propone il seguente aggiornamento per l'intervento: 007 (12am + 12bm PTM) Estensione del servizio di trasporto rapido di massa sull'asta S. Donato M3-Paullo: fonte progettuale di riferimento da aggiornare in PFTE Fase 1 completata. E inoltre da inserire anche un riferimento all'ipotesi di tracciato ferroviario attualmente allo studio.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'aggiornamento della dicitura e dello stato di avanzamento progettuale per l'intervento in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella al § C1.2 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : la tabella al § 7.2 è da modificare come precisato in controdeduzione.

23	Ente/ Soggetto	REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI
23p	<b>Contenuto specifico</b>	Nel Documento di Piano al § C1.2 si propone il seguente aggiornamento per l'intervento: 016 (21m PTM) Nuovo servizio di trasporto pubblico rapido di massa sulla direttrice MIND - Rho Fiera M1/RFI-Arese: fonte programmatica di riferimento da aggiornare in 'Accordo per la redazione della prima fase del progetto di fattibilità tecnica ed economica per la realizzazione di un sistema di trasporto pubblico di collegamento in particolare tra l'area ex FIAT-Alfa Romeo, Arese, il nodo di interscambio Rho/Fiera, l'area MIND e le polarità di Certosa/Roserio sottoscritto il 16 novembre 2020'.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'aggiornamento della dicitura e dello stato di avanzamento progettuale per l'intervento in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella al § C1.2 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : la tabella al § 7.2 è da modificare come precisato in controdeduzione.
23q	<b>Contenuto specifico</b>	Nel Documento di Piano al § C1.2 si propone il seguente aggiornamento per l'intervento: 004 (11am + 11bm PTM) Estensione del servizio di trasporto pubblico rapido di massa sull'asta Cologno Nord M2-Brugherio-Vimercate: denominazione da integrare aggiungendo la destinazione -Arcore FS e fonte progettuale di riferimento da aggiornare in: 'Fase 1 del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica predisposta nel settembre 2019 e successivi aggiornamenti (febbraio e novembre 2020)'.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'aggiornamento della dicitura e dello stato di avanzamento progettuale per l'intervento in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella al § C1.2 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : la tabella al § 7.2 è da modificare come precisato in controdeduzione.
23r	<b>Contenuto specifico</b>	Nel Documento di Piano al § C1.2 si propone il seguente aggiornamento per l'intervento: 015 (13dm PTM) Linea metropolitana M5, sbinamento Bignami-Bresso-Cusano Milanino: è da prevedere anche l'ipotesi di prolungamento del tram 31 da Cinisello a Nova Milanese (intersezione con tramvia Seregno).
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'aggiornamento della dicitura e dello stato di avanzamento progettuale per l'intervento in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : la tabella e la figura al § C1.2 sono da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Allegato 3 al Documento di Piano</u> : la Tavola "Schema di riassetto della rete del TRM" è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : l'immagine di cui al § C1.2 del Documento di Piano è da modificare come precisato in controdeduzione.

<b>23</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI</b>
<b>23s</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Riformulare/integrare le direttive tecniche per l'azione A2.3 in "Al fine di garantire all'utenza un'offerta di infrastrutture e servizi del TRM integrata e coordinata con le altre modalità di trasporto pubblico, è opportuno tenere conto, nella previsione/progettazione degli interventi: delle attuali esigenze di mobilità, delle previsioni di sviluppo del territorio, delle polarità origine e attrazione degli spostamenti che devono essere collegate e messe "in rete", con particolare riferimento alle sedi di servizi di valenza metropolitana, quelli del welfare metropolitano, ospedali, scuole e università, delle sinergie di rete della proposta progettuale con il sistema complessivo."
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'integrazione della dicitura in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle direttive tecniche per l'azione A2.3 al § C1.2 è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23t</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Riformulare/integrare le direttive tecniche per l'azione A2.6 in "Al fine di migliorare la fluidificazione della modalità di accesso al sistema del TRM, utilizzabile da tutte le categorie di utenza, è opportuno prevedere, in corrispondenza delle principali fermate, la realizzazione di: -percorsi ciclopeditoni che garantiscano un collegamento diretto e continuo con il sistema di mobilità ciclopeditona locale e aree di ricovero biciclette; (...)"
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l'indicazione relativa all'integrazione della dicitura in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle direttive tecniche per l'azione A2.6 al § C1.2 è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23u</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Correggere un refuso tra parentesi nella definizione dell'obiettivo O5.1.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si provvede alla correzione in oggetto eliminando il refuso.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'obiettivo O5.1 al § B3.5 e al § C1.5 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamato l'O5.1 citato nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23v</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Tra le azioni correlate alla strategia S5.3 esplicitare meglio un'iniziativa per la realizzazione di nuovi collegamenti ciclabili o l'adeguamento degli esistenti.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Le azioni inerenti alla realizzazione di nuovi collegamenti ciclabili o all'adeguamento di quelli esistenti sono ricomprese nella più generale strategia S5.1 – Predisposizione del Biciplan, quale strumento di settore del PUMS. Il Biciplan costituisce atto di indirizzo per l'individuazione delle opere e dei servizi necessari a creare una rete infrastrutturale di qualità per la mobilità dolce a servizio dei cittadini del territorio metropolitano (cfr. azione A5.3 al § B3.5 del Documento di Piano), definendo (come precisato tra le indicazioni al § C1.5) gli interventi volti alla realizzazione della rete ciclabile stessa.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>23</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI</b>
<b>23w</b>	<b>Contenuto specifico</b>	A pagina 84 del Documento di Piano, ove ricorre, il termine ‘PRMT’ va sostituito con ‘PRMC’.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si provvede alla correzione in oggetto.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo al § C1.5 è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>23x</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Valutare l’opportunità di rivalutare, al § C2.1, gli obiettivi di variazione degli spostamenti con auto privata rispetto allo stato di fatto a 10 anni, considerando la possibilità di definire degli obiettivi ancora più “sfidanti”, anche in relazione agli effetti che <del>come già anticipato in premessa</del> alcune delle modifiche sociali, economiche e degli stili di vita correlate all’emergenza COVID19 (come, ad esempio, il maggiore ricorso allo smart-working) hanno determinato e potranno in futuro determinare sulla domanda di mobilità.
	<b>Tema</b>	Scenari di Piano
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Parzialmente accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Nella stima della matrice della domanda di spostamento al 2030 (di cui al § C2.3 del Documento di Piano), utilizzata per valutare gli scenari di Piano a 10 anni, vengono considerati gli effetti combinati di diversi contributi, tra cui le politiche connesse agli ambienti di lavoro, quali il ricorso alla smart-working e la flessibilità degli orari. Non si ritiene al momento di assumere obiettivi più “sfidanti” in merito alla ripartizione modale, che potranno essere più opportunamente valutati a fronte degli esiti che emergeranno dalla prima fase di monitoraggio biennale degli indicatori più significativi.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>23y</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Integrare gli indicatori di monitoraggio del PUMS con il valore base di riferimento e i valori target a cui puntare negli anni, quantomeno per quelli che possono essere più rappresentativi del raggiungimento degli obiettivi declinati nel Documento di Piano.
	<b>Tema</b>	Monitoraggio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS prevede (in ottemperanza anche a quanto disposto dal DM n. 397/2017, modificato e integrato dal DM n. 396/2019) l’organizzazione di un specifico Piano di monitoraggio, da avviarsi in seguito all’approvazione del Piano (cfr. Cap. C4 del Documento di Piano). La definizione dei valori base di riferimento e dei valori target degli indicatori è, pertanto, demandata a tale attività.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>23z</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Integrare gli indicatori proposti per l’azione A3.10 utilizzando le formulazioni “N° di fermate di tipologia extraurbana realizzate/riqualificate” e “N° di fermate di tipologia urbana realizzate/riqualificate”.
	<b>Tema</b>	Monitoraggio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si recepisce l’indicazione relativa all’integrazione della dicitura in oggetto.



<b>23</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>REGIONE LOMBARDIA DG TRASPORTI</b>
	<b>Modifica elaborati</b>	<p><u>Documento di Piano</u>: il testo degli indicatori per l'azione A3.10 al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione.</p> <p><u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u>: il testo, laddove sono richiamati gli indicatori per l'azione A3.10 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.</p>
<b>23aa</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Correggere il refuso in merito alla collocazione dell'indicatore "N° di Accordi promossi-sottoscritti con soggetti ed Enti competenti per favorire l'integrazione per l'attivazione della distribuzione di farmaci tramite droni" all'interno dell'azione A7.1 "Favorire l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto in corrispondenza di stazioni e fermate del trasporto pubblico di forza, ferroviarie e del TRM".
	<b>Tema</b>	Monitoraggio
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si provvede alla correzione in oggetto eliminando il refuso.
	<b>Modifica elaborati</b>	<p><u>Documento di Piano</u>: il testo al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione.</p> <p><u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u>: il testo, laddove sono richiamati gli indicatori per l'azione A7.1 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.</p>

## 2.24 ATS Milano

<b>24</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ATS MILANO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	21.12.2020 - Prot. n. 216086
	<b>Tipologia</b>	Osservazione
	<b>Oggetto generale</b>	Osservazioni per procedura VAS
	<b>Contenuto specifico</b>	Nessun contributo in merito alla documentazione del PUMS e della VAS.
	<b>Tema</b>	Rapporto Ambientale VAS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Non necessario
	<b>Controdeduzione</b>	Non necessaria
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.25 Comune di Pero

<b>25</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE PERO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Nord Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	22.12.2020 - Prot. n. 216360
	<b>Tipologia</b>	Contributo
	<b>Oggetto generale</b>	Implementazione della rete ciclabile e delle linee del TPL, mitigazione delle infrastrutture stradali esistenti.
<b>25a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Valorizzare, con supporto fattivo della Città metropolitana di Milano, la rete ciclopeditonale di valenza sovrallocale passante per il territorio di Pero di connessione con i poli attrattori, i nodi di interscambio (in primis le stazioni ferroviarie e del TRM di Rho-Fiera, Molino Dorino e la futura MIND-C.na Merlata) e i centri urbani del Nord Ovest (asse del Sempione), integrata con la Ciclovia Olona-Lura e con la Bretella di Milano del Progetto VENTO.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Le puntuali proposte di intervento formulate dal Comune verranno approfondite e valutate, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>25b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Recepire, nel futuro Biciplan della Città metropolitana di Milano, il telaio della ciclabilità urbana di Pero, quale sviluppo a livello locale della rete secondaria di percorsi ciclabili.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. L'indicazione formulata dal Comune verrà approfondita e valutata, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>25c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Promozione, da parte della Città metropolitana di Milano, per quanto di competenza, in occasione dell'aggiornamento del Programma dei servizi di Bacino del TPL e dei tavoli di lavoro aperti agli Enti locali, del recepimento delle istanze già promosse dal Comune di Pero sul tema (prolungamento fino alla stazione M1 Rho Fiera delle linee Z601 e Z606, passanti lungo il Sempione in Pero, e nuova linea ATM n. 35).
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	L'impatto e la possibilità di attuazione della richiesta verrà valutato, per quanto di competenza, con l'Agenzia per il TPL negli opportuni momenti di confronto.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>25</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE PERO</b>
<b>25d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Integrare gli obiettivi e le direttive tecniche in tema di viabilità e sicurezza stradale, con azioni o linee guida tecnico-operative volte a promuovere o programmare interventi di mitigazione lungo le infrastrutture esistenti (es. posa di barriere fono assorbenti e/o fasce alberate).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Gli interventi di mitigazione lungo le infrastrutture esistenti sono oggetto dei Piani d’Azione che Città metropolitana di Milano e, più in generale, gli Enti gestori delle infrastrutture stesse, sono chiamati a redigere in ottemperanza a quanto stabilito dal DLgs n. 194 del 19.08.2005 “Attuazione della direttiva 2002/49/CE relativa alla determinazione e alla gestione del rumore ambientale”. Al proposito si rimanda a quanto esposto al § 6.3 dell’Allegato 1 al Documento di Piano.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.26 ARPA Lombardia

<b>26</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>ARPA LOMBARDIA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	22.12.2020 - Prot. n. 216502
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Consumo di suolo, monitoraggio, scenari di Piano con quota di lavoro agile.
<b>26a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Citare, nel Rapporto Ambientale, il tema del consumo di suolo dovuto alla realizzazione di nuove infrastrutture.
	<b>Tema</b>	Valutazione degli effetti del PUMS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si condivide l’osservazione, sottolineando, per altro, che la valutazione in merito all’effettivo consumo di suolo dovuto alla realizzazione di ciascuna nuova infrastruttura indicata nel PUMS non compete alla scala cartografica di tale Piano, bensì agli specifici documenti progettuali di ognuna di esse, ai quali si rimanda anche per la definizione delle opportune misure di mitigazione/compensazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, al § 9.4 è da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>26b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Specificare meglio la cadenza temporale di raccolta di ogni singolo indicatore del Piano di monitoraggio della VAS.
	<b>Tema</b>	Sistema di monitoraggio VAS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Per quanto attiene agli “indicatori di contesto” da considerare nel sistema di monitoraggio previsto dalla VAS, la cadenza temporale di raccolta dei dati è annuale. Per gli “indicatori di processo”, la VAS assume quelli specificati per il Piano di monitoraggio proprio del PUMS (associati al suo sistema di obiettivi/strategie/azioni, di cui al Documento di Piano), per il quale è prevista la stesura di un Rapporto biennale, come stabilito dal DM n. 397/2017 (modificato e integrato dal DM n. 396/2019) e come citato nel testo (cfr. § 10.3.1 del Rapporto Ambientale).
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Rapporto Ambientale</u> : le tabelle al Cap. 10 sono da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Sintesi non Tecnica</u> : le tabelle al Cap. 9 sono da modificare come precisato in controdeduzione.
<b>26c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Analizzare un eventuale scenario ipotizzando una percentuale costante nel tempo di lavoratori agili, per tenere conto della minore richiesta di spostamenti (con TPL e mezzo privato) derivante dal ricorso a tale modalità di lavoro.
	<b>Tema</b>	Scenari di Piano
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Nella stima della matrice della domanda di spostamento al 2030 (di cui al § C2.3 del Documento di Piano), utilizzata per valutare gli scenari di Piano a 10 anni, vengono considerati gli effetti combinati di diversi contributi, tra cui le politiche connesse agli ambienti di lavoro, ossia il ricorso alla smart-working, la flessibilità degli orari, ecc.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.27 Comune di Opera

<b>27</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE OPERA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Sud Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	23.12.2020 - Prot. n. 217242
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Prolungamento della metrotranvia 24 a Noverasco, inserimento osservazioni comunali trasmesse a luglio 2020.
<b>27a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Riclassificare il progetto di prolungamento della metrotranvia 24 a Noverasco, da priorità “bassa” a “media” o “elevata”.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Non accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Alla luce dello stato di avanzamento progettuale e dei criteri applicati per l’attribuzione del livello di priorità agli interventi inerenti il trasporto pubblico rapido di massa (indicati al § C1.2 del Documento di Piano), si ritiene di mantenere, per il prolungamento della metrotranvia 24 a Noverasco (cfr. intervento n. 023–23m PTM nella Tabella al § C1.2 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.2 dell’Allegato 1), il livello di priorità “bassa”.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>27b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Inserire, nell’Allegato 2 del Documento di Piano, il contributo trasmesso dal Comune di Opera a luglio 2020.
	<b>Tema</b>	Integrazione elaborati del PUMS
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il contributo a su tempo inviato dal Comune di Opera nell’ambito del processo partecipativo non è stato inserito per un errore materiale, che si provvede ad ovviare.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Allegato 2 al Documento di Piano</u> : la tabella al Cap. 1 è da modificare come precisato in controdeduzione.

## 2.28 Autostrade per l'Italia

<b>28</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>AUTOSTRADE PER L'ITALIA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	23.12.2020 - Prot. n. 217251
	<b>Tipologia</b>	Considerazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Attraversamenti della sede autostradale, fasce di rispetto stradale, fasce di pertinenza acustica.
<b>28a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Predisporre i progetti che prevedono attraversamenti della sede autostradale (da sottoporre all'esame istruttorio di ASPI) secondo le disposizioni normative tecniche vigenti.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta che non compete alla scala cartografica delle indicazioni infrastrutturali del PUMS, rendendo necessario rimandare alle specifiche fasi progettuali di dettaglio degli interventi infrastrutturali stessi per le necessarie verifiche di compatibilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>28b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rispettare, per qualunque intervento previsto in adiacenza all'infrastruttura autostradale, le vigenti norme a tutela della fascia di rispetto autostradale.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta che non compete alle tematiche ed alla scala cartografica del PUMS. Il recepimento delle fasce di rispetto autostradale compete ad altri strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale e deve essere tenuto conto nelle fasi progettuali di dettaglio di interventi infrastrutturali e opere urbanistiche.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>28c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rispettare, per qualunque intervento previsto in fascia di pertinenza acustica autostradale, le vigenti norme di contenimento e prevenzione dell'inquinamento acustico derivante dal traffico veicolare.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta che non compete alle tematiche ed alla scala cartografica del PUMS. Il recepimento delle fasce di pertinenza acustica autostradale compete ad altri strumenti di pianificazione urbanistica e territoriale e deve essere tenuto conto nelle fasi progettuali di dettaglio di interventi infrastrutturali e opere urbanistiche.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.29 Comune di Basiglio

<b>29</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE BASIGLIO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Sud Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	23.12.2020 - Prot. n. 217472
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Rafforzamento linea TPL n. 230, nuova viabilità SP122-SPexSS35, nuova rotatoria SP40.
<b>29a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Elevare il rango della linea di autobus n. 230 di accesso al polo Universitario/ Sanitario dell'Istituto Clinico Humanitas, aumentandone il numero di corse.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>29b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Realizzare una nuova strada di collegamento tra la SP122 e la SPexSS35 che, attraversando il territorio di Zibido San Giacomo, possa ridurre il traffico attuale e limitare l'impatto degli ambiti di trasformazione AT01 e AT02 del PGT, già approvati e convenzionati.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l'inserimento di tale opera tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si attivino opportune intese tra Comune e Città metropolitana di Milano (ed eventuali altri soggetti competenti), volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>29c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Realizzare una nuova rotatoria all'intersezione SP40-SC 113, nei pressi dello stabilimento Sigemi srl.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta che travalica la scala di dettaglio del PUMS, di natura più specificatamente progettuale, da demandare a successivi approfondimenti contemplati nell'iter dell'opera infrastrutturale. Si segnala, comunque, che il PUMS prevede l'intervento di riqualificazione della SP40 nella sua interezza, riportato nella Tavola "Schema di riassetto della rete stradale di scala metropolitana" dell'Allegato 3 del Documento di Piano come opera programmatica, con orizzonte temporale di attuazione entro 10 anni. Allo stato attuale essa è oggetto di un Progetto di fattibilità tecnico-economica in predisposizione da parte di ILSpA (cfr. intervento n. 44s nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.1 dell'Allegato 1).
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria



## 2.30 Consorzio Est Ticino Villoresi

<b>30</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CONSORZIO EST TICINO VILLORESI</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	23.12.2020 - Prot. n. 217495
	<b>Tipologia</b>	Contributo
	<b>Oggetto generale</b>	Regolamento consortile e fasce di rispetto dei canali, uso delle alzaie, navigazione interna.
<b>30a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Considerare nel PUMS, per quanto di competenza, il reticolo di bonifica, per quanto riguarda le eventuali interferenze tra le previsioni di Piano e la rete stessa, inserendo i richiami al Regolamento consortile e i canali con le pertinenti fasce di rispetto.
	<b>Tema</b>	1. Trasporto pubblico ferroviario + 2. Trasporto pubblico rapido di massa + 4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta che non compete alle tematiche ed alla scala cartografica del PUMS. L'individuazione del reticolo consortile e delle relative fasce di rispetto deve essere recepita all'interno degli specifici elaborati progettuali di dettaglio degli interventi infrastrutturali individuati dal PUMS.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>30b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Individuare apposite azioni per risolvere le situazioni più critiche di utilizzo delle alzaie, al fine di offrire percorsi in condizioni equilibrate, in ragione del fatto che le alzaie stesse non sono da considerarsi percorsi ciclabili, bensì percorsi fruiti <del>vi</del> da parte delle biciclette per i momenti di svago (le alzaie sono elemento necessario alla conduzione e manutenzione dei canali nella fruizione della gestione irrigua e di polizia idraulica svolta dal Consorzio).
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Tale richiesta verrà approfondita e valutata, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>30c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Trattare nel PUMS anche il tema della mobilità lungo le vie d'acqua (Navigli lombardi e idrovie ad essi collegate), tenendo conto che, in alcuni tratti dei Navigli Grande, Pavese e Martesana, è già attivo il servizio di navigazione turistico, su cui Regione Lombardia intende promuovere lo sviluppo. A tal fine, è necessario riportare i riferimenti normativi vigenti per la navigazione interna e i vincoli sui canali di competenza consortile.
	<b>Tema</b>	Altro tema, non presente fra i 10 Temi trattati dal PUMS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Non accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il contributo si riferisce a tematica prettamente di natura turistica che non rientra fra i temi trattati dal PUMS
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.31 Confcommercio (2° invio)

<b>31</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CONFCOMMERCIO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	22.01.2021- Prot. n. 11831
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Coinvolgimento delle Associazioni di categoria delle attività commerciali ed imprenditoriali nei processi decisionali inerenti ai provvedimenti sulle limitazioni alla circolazione del traffico.
	<b>Contenuto specifico</b>	Richiesta di coinvolgimento delle Associazioni di categoria delle attività commerciali ed imprenditoriali nelle scelte inerenti ai provvedimenti volti a limitare l'uso dell'auto privata lungo alcune direttrici interne ai centri urbani, per garantire piena operatività per le attività commerciali localizzate in corrispondenza dei centri storici, con conseguente loro miglior contributo alla vivibilità dei luoghi (cfr. azione A4.6).
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Si ritiene di esplicitare la necessità di coinvolgimento delle Associazioni di Categoria nelle scelte inerenti ai provvedimenti volti a limitare l'uso dell'auto privata, in particolare sulle direttrici stradali interne ai possibili "mega" centri abitati sovracomunali individuati.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo dell'azione A4.6 di cui al § B3.4 e al § C4.1 è da modificare come precisato in controdeduzione. <u>Rapporto Ambientale/Sintesi</u> : il testo, laddove è richiamata l'azione A4.6 citata nel Documento di Piano, è da modificare come precisato in controdeduzione.

## 2.32 Comune Casarile

<b>32</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE CASARILE</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Sud Ovest
	<b>Data/Prot. CMM</b>	25.01.2021- Prot. n. 12752
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Accessibilità con TPL ai nodi di interscambio della zona, linea di sviluppo della metropolitana M2 verso Binasco/Casarile, nuovi Contratti di servizio per il TPL su gomma, rotatorie lungo la SP35, riqualificazione/completamento rete ciclabile
<b>32a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Organizzare/favorire, con linee dedicate di TPL su gomma a servizio del Comune, l'accesso ai nodi di interscambio costituiti dalla fermata della M2 ad Assago, dall'Autostazione di Binasco e dalle stazioni ferroviarie di Villamaggiore, Gaggiano e Trezzano sul Naviglio.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>32b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Mantenere una linea di sviluppo della metropolitana M2 verso Binasco/ Casarile, prevedendo anche un'area per binari di ricovero dei convogli.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Il PUMS identifica tale richiesta nell'intervento n. 005 (15am + 15bm PTM) – Estensione del servizio di trasporto pubblico rapido di massa sull'asta Assago Milanofiori M2-Rozzano-Zibido-Binasco (di cui al § C1.2 del Documento di Piano), al quale è attribuito un livello di priorità "medio". Per esso, attraverso uno specifico Progetto di fattibilità tecnico-economica ancora da attivare, saranno da valutare possibili alternative tipologiche e di tracciato, tra le quali anche l'estensione come linea metropolitana, eventualmente estesa anche fino a Casarile. L'esito dei confronti previsti nell'iter progettuale porterà alla scelta della soluzione migliore e più efficace.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>32c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere un'accelerazione nella sottoscrizione dei nuovi Contratti di servizio per il TPL su gomma.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Anche la Città metropolitana di Milano auspica il completamento delle procedure, già attivate da Agenzia di Bacino per il TPL, finalizzate a giungere all'indizione, da parte della stessa Agenzia del TPL, delle gare per l'affidamento dei nuovi servizi di autolinee (ulteriormente procrastinate in conseguenza della contingente situazione di emergenza sanitaria generale) e si farà portavoce, per quanto nelle sue competenze, nel sostenere tale richiesta presso l'Agenzia stessa.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>32</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE CASARILE</b>
<b>32d</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Rafforzare il TPL con un servizio di forza lungo l'asse Pavia-MI Famagosta, con interscambio presso l'Autostazione di Binasco.
	<b>Tema</b>	3. Trasporto pubblico su gomma
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Trattasi di richiesta specifica di modifica puntuale dell'organizzazione del servizio di TPL, il cui impatto andrebbe valutato con l'Agenzia per il TPL, sia in termini di risorse impiegate per realizzarla, sia in relazione alla sua conformità con quanto previsto nel Programma per il TPL di Bacino già approvato.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>32e</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Indicare la previsione di messa in sicurezza della SPexSS35 dei Giovi, prevedendo la realizzazione di rotonde in prossimità degli incroci con le vie comunali Panagulis, Colombo e Leonardo da Vinci.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Si demanda l'inserimento di tali opere tra gli eventuali interventi previsti dal PUMS ad un successivo aggiornamento del Piano stesso, ritenendo preventivamente necessario che si attivino opportune intese tra Comune e Città metropolitana di Milano (ed eventuali altri soggetti competenti), volte ad una più circostanziata valutazione sulle sue modalità/opportunità/competenze di progettazione e realizzazione.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>32f</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere l'asfaltatura della pista ciclabile sterrata esistente di collegamento tra Casarile e Binasco, al fine di una sua messa in sicurezza.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta, seppure molto puntuale, è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. Essa verrà approfondita e valutata, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>32g</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Realizzare una pista ciclabile tra via Panagulis di Casarile e Binasco, per migliorare la sicurezza di spostamento degli utenti dei mezzi pubblici.
	<b>Tema</b>	5. Ciclabilità
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La richiesta è congruente con il più generale sistema di obiettivi/strategie/azioni individuati in tema di ciclabilità dal § B3.5 del Documento di Piano del PUMS. La puntuale proposta di intervento formulata dal Comune verrà approfondita e valutata, così come esplicitato dal § C1.5 del Documento di Piano, nell'ambito del redigendo Biciplan – Piano Urbano della Mobilità Ciclistica di Città metropolitana di Milano, individuato quale specifico strumento di settore del PUMS per la declinazione operativa di dettaglio degli interventi in materia di ciclabilità.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.33 Comune Cernusco sul Naviglio

<b>33</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE CERNUSCO SUL NAVIGLIO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Adda Martesana
	<b>Data/Prot. CMM</b>	05.02.2021- Prot. n. 20621
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Nuova fermata linea M2
	<b>Contenuto specifico</b>	Prevedere una nuova fermata della linea M2 nel quartiere Melghera/Centro sportivo di via Buonarroti, in corrispondenza dell'area già prevista dall'attuale PGT come spazi ed attrezzature della mobilità (linea metropolitana di progetto).
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	In coerenza con gli obiettivi del PUMS si condivide l'opportunità di potenziare il trasporto pubblico rapido di massa con una nuova fermata lungo la linea M2 in corrispondenza di servizi di natura sovracomunale (scuole secondarie di secondo grado, centro sportivo, nuove residenze frutto di un intervento di rigenerazione urbana e un insediamento di edilizia residenziale pubblica) e si demanda a successive valutazioni ed approfondimenti in merito alla fattibilità tecnica, sia riguardo al necessario livello progettuale, che a quello più specifico di compatibilità dell'inserimento di una nuova stazione nell'organizzazione dell'esercizio dell'intera linea M2. Tali valutazioni ed approfondimenti dovranno vedere il coinvolgimento di tutti gli Enti interessati, tra cui il Comune di Milano, soggetto titolare della regolazione del servizio sull'intera rete metropolitana milanese, e l'azienda che gestisce l'esercizio della linea M2.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

## 2.34 Rubattino 87 Srl

<b>34</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>RUBATTINO 87 SRL</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	05.02.2021- Prot. n. 20713
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Normativa per insediamenti per strutture logistiche e poli produttivi
	<b>Contenuto specifico</b>	Modificare le indicazioni inerenti ai requisiti stabiliti dal PTM per ottimizzare le condizioni di accessibilità ed il contenimento degli impatti da traffico per i nuovi insediamenti di logistica, in relazione alla classe dimensionale di SLP (cfr. A10.7).
	<b>Tema</b>	10. Compatibilità con il sistema territoriale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La tematica sollevata è inerente a disposizioni normative disciplinate dal PTM. Poiché il PUMS, per tali specifici aspetti, si deve necessariamente e strettamente raccordare con il PTM, le considerazioni in merito alla presente osservazione vengono demandate alla trattazione affrontata nell’ambito delle controdeduzioni al PTM stesso, con il fine di mantenere coerenza tra i due strumenti pianificatori di Città metropolitana di Milano.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle indicazioni per l’azione A10.7 di cui al § C1.10 viene stralciato, essendo le specificazioni sul tema demandante al PTM.

## 2.35 Comune Milano (2° invio)

<b>35</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE MILANO</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	08.02.2021- Prot. n. 21467
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Impianto generale
	<b>Contenuto specifico</b>	Integrare il Documento di Piano del PUMS della Città metropolitana con il recepimento dello scenario di Piano del PUMS del Comune di Milano (e le relative analisi e valutazioni), con particolare riferimento alle azioni inerenti al trasporto di massa (oggetto di accesso a finanziamenti di cui al DM n. 397/2017).
	<b>Tema</b>	Impianto generale del PUMS
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Parzialmente accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Dato il ruolo strategico che la città di Milano, capoluogo metropolitano, riveste sia in termini di generazione/attrazione della domanda di mobilità, sia per la posizione baricentrica rispetto alle principali direttrici su cui la stessa mobilità si sviluppa, i contenuti ed i documenti che compongono il PUMS del Comune di Milano, approvato con DCC n. 38 del 12.11.2018, riferiti all'ambito territoriale della città capoluogo, costituiscono parte integrante del PUMS metropolitano. Sarà quindi costituito un Tavolo di confronto, necessario al monitoraggio dell'attuazione delle misure e dell'evoluzione degli indicatori di risultato dei rispettivi Piani, nonché strumento per una attenta valutazione delle eventuali puntuali divergenze tra i due strumenti, e di aggiornamento di misure che necessitano revisione, riorientando le rispettive previsioni.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo in Premessa e ai §§ A1, A7, B2.2, C1 e C1.2 è da modificare inserendo la precisazione indicata nella controdeduzione.

## 2.36 Castello SGR SpA

<b>36</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>CASTELLO SGR SPA</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	–
	<b>Data/Prot. CMM</b>	08.02.2021- Prot. n. 21540
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Normativa per insediamenti per strutture logistiche e poli produttivi
	<b>Contenuto specifico</b>	Modificare le indicazioni inerenti ai requisiti stabiliti dal PTM per ottimizzare le condizioni di accessibilità ed il contenimento degli impatti da traffico per i nuovi insediamenti di logistica, in relazione alla classe dimensionale di SLP (cfr. A10.7).
	<b>Tema</b>	10. Compatibilità con il sistema territoriale
	<b>Valenza territoriale</b>	Generale
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	La tematica sollevata è inerente a disposizioni normative disciplinate dal PTM. Poiché il PUMS, per tali specifici aspetti, si deve necessariamente e strettamente raccordare con il PTM, le considerazioni in merito alla presente osservazione vengono demandate alla trattazione affrontata nell'ambito delle controdeduzioni al PTM stesso, con il fine di mantenere coerenza tra i due strumenti pianificatori di Città metropolitana di Milano.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Documento di Piano</u> : il testo delle indicazioni per l'azione A10.7 di cui al § C1.10 viene stralciato, essendo le specificazioni sul tema demandante al PTM.



## 2.37 Comune Segrate

<b>37</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE SEGRATE</b>
	<b>Zona Omogenea</b>	Adda Martesana
	<b>Data/Prot. CMM</b>	09.02.2021- Prot. n. 22492
	<b>Tipologia</b>	Osservazioni
	<b>Oggetto generale</b>	Progetto “Nuovo Ponte degli Specchietti a Segrate”, nuova fermata “Segrate-Porta Est”, interscambio presso l’Ospedale San Raffaele.
<b>37a</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Fornire indicazioni in merito all’intervento “Nuovo Ponte degli Specchietti a Segrate” (intervento n. 020 nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano) relativamente a: struttura esistente (stato del ponte attuale, indagini strutturali effettuate), progetto di fattibilità tecnico economica (con specifiche in merito al passaggio di mezzi pesanti e linee di trasporto pubblico), ricollocazione della passerella ciclopedonale ed impatto viabilistico e urbanistico delle rampe di accesso al nuovo ponte.
	<b>Tema</b>	4. Viabilità e sicurezza stradale
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Demandata
	<b>Controdeduzione</b>	Nella Tabella al § C1.4 del Documento di Piano, viene specificato che l’intervento n. 020 – “Nuovo Ponte degli Specchietti a Segrate” sarà oggetto di un Progetto Fattibilità Tecnico Economica ancora da predisporre. Nella sua futura elaborazione si terrà conto delle indicazioni/precisazioni fornite dal Comune, con il quale saranno valutate e condivise le specifiche scelte progettuali.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria
<b>37b</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Fornire precisazioni sull’impatto viabilistico e urbanistico derivante della realizzazione della nuova fermata della metropolitana “Segrate-Porta Est”, relativamente a parcheggi, interscambi con il TPL, interferenza con l’eventuale costruzione del Nuovo Ponte degli Specchietti, eventuali collegamenti diretti con la SP14/BreBeMi, ecc.
	<b>Tema</b>	2. Trasporto pubblico rapido di massa
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	Nella Tabella al § C1.2 del Documento di Piano e nella Tabella al § 7.1 dell’Allegato 1, viene specificato che l’intervento n. 011 (10cm PTM) – “Linea metropolitana M4, prolungamento da Linate a Segrate-Porta Est” è oggetto di un Progetto Fattibilità Tecnico Economica in predisposizione da parte di MM SpA, a fronte del Protocollo d’Intesa tra Città metropolitana-Comuni di Milano e Segrate-Westfield Milan SpA. La richiesta di precisazioni formulata dal Comune si ritiene accolta in quanto la Fase 1 di tale PFTE (relativo al nodo trasportistico di Segrate nel suo complesso) è stata consegnata da MM alle Amministrazioni interessate a gennaio 2021 e si rimanda a tale documento progettuale per le valutazioni in merito alle specifiche scelte progettuali, anche sulle questioni evidenziate.
	<b>Modifica elaborati</b>	Non necessaria

<b>37</b>	<b>Ente/ Soggetto</b>	<b>COMUNE SEGRATE</b>
<b>37c</b>	<b>Contenuto specifico</b>	Segnalare (a pag. 111 dell’Allegato 1 al Documento di Piano) la presenza dell’Ospedale San Raffaele in Comune di Segrate come polo ospedaliero e universitario, dove è in corso di realizzazione anche il nuovo pronto soccorso.
	<b>Tema</b>	Quadro Conoscitivo
	<b>Valenza territoriale</b>	Zona Omogenea
	<b>Recepimento</b>	Accolta
	<b>Controdeduzione</b>	La Tabella di cui all’Allegato 1 al Documento di Piano a cui fa riferimento l’osservazione del Comune, dove sono indicati i parcheggi di interscambio del trasporto pubblico presso i principali servizi e polarità insediative, verrà integrata con la segnalazione, per Segrate, di un interscambio (di fatto il parcheggio M2 di Cascina Gobba) anche con il polo universitario ed il polo ospedaliero San Raffaele.
	<b>Modifica elaborati</b>	<u>Allegato 1 al Documento di Piano</u> : la Tabella al § 3.5 (“Parcheggi di interscambio del trasporto pubblico presso i principali servizi e polarità insediative”) viene integrata come indicato in controdeduzione.



