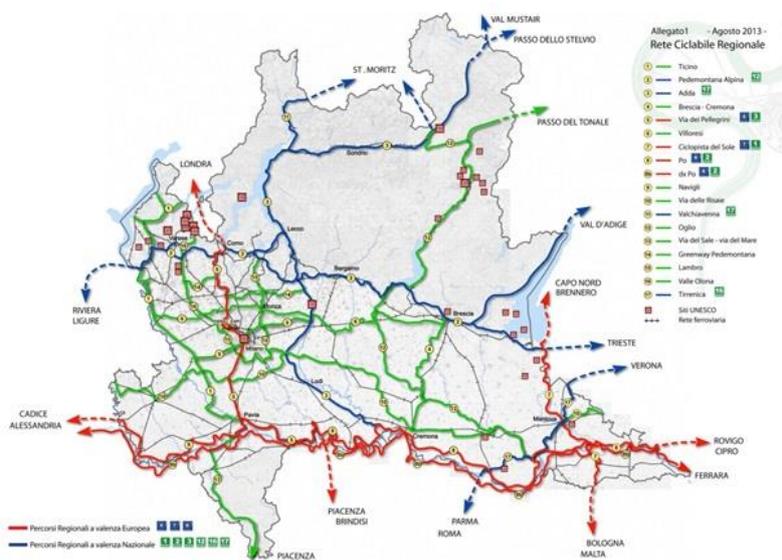




Regione Lombardia
Infrastrutture e Mobilità

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica



Legge regionale n. 7 del 30 aprile 2009

Dichiarazione di Sintesi - procedura VAS

Dicembre 2013

Valutazione Ambientale Strategica
del PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA

DICHIARAZIONE DI SINTESI DELL'AUTORITA' PROCEDENTE

Allegato D

Premessa

Ai sensi della normativa vigente i Soggetti competenti in materia ambientale, gli Enti territoriali interessati e il Pubblico devono essere informati degli esiti della procedura di Valutazione Ambientale Strategica che ha accompagnato la definizione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica.

Nella Dichiarazione di Sintesi l'Autorità procedente:

- A. riepiloga sinteticamente il processo integrato del Piano e della Valutazione Ambientale Strategica;
- B. elenca i soggetti coinvolti e le consultazioni effettuate, compresa la partecipazione del pubblico, ed eventuali contributi ricevuti e pareri espressi;
- C. illustra le alternative/strategie di sviluppo e le motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di Piano;
- D. dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare di come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza;
- E. dichiara come si è tenuto conto del parere motivato espresso dall'Autorità Competente di concerto con l'Autorità Procedente;
- F. descrive le misure previste in merito al monitoraggio delle fasi attuative del Piano.

A. Riepilogo sintetico del processo integrato del Piano e della valutazione ambientale

In Italia, la VAS è disciplinata del Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152 recante "Norme in materia ambientale" - parte II - noto come Testo Unico Ambientale e s.m.i. A livello regionale, la norma di riferimento è la L.R. n. 12/2005 (art.4) insieme a successive deliberazioni di indirizzo tra le quali, la DCR 351/2007 e l'ultima, la DGRL n. 761/2010, che indica il "Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di Piani e Programmi (VAS) – modello generale" seguito in questa procedura.

Nello specifico il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica è stato oggetto di percorso di VAS in considerazione dei possibili effetti sui Siti che costituiscono la Rete Ecologica Europea "Natura 2000" (SIC e ZPS) - art. 6, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.

Inoltre, il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e i suoi futuri Programmi attuativi d'intervento, sono da intendersi quale sezione funzionale ("Mobilità sostenibile") del redigendo "Programma regionale della mobilità e dei trasporti" di cui all'art. 10 della L.R. 6/2012 le cui diverse sezioni, previste dalla legge, possono essere predisposte e approvate anche in tempi diversi tra loro.

Anche in considerazione di ciò la mobilità ciclistica è da ritenersi una modalità di trasporto, al pari del Trasporto Pubblico Locale e del mezzo motorizzato privato, per gli spostamenti quotidiani casa-lavoro/casa-scuola e per il tempo libero. Pertanto, anche in riferimento a quanto disposto dall'art. 6, comma 2, lett. a) del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., è risultato necessario procedere con la VAS del PRMC.

Con Deliberazione della Giunta Regionale n. IX/4849 del 13 febbraio 2013 (pubblicata sul BURL n. 8 Serie Ordinaria - 20 febbraio 2013), è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del PRMC sulla base della Proposta di Piano.

Con la DGRL sopra citata sono stati individuati:

- **l'Autorità Procedente**, nella D.G. Infrastrutture e Mobilità, U.O. Infrastrutture viarie e aeroportuali, di Regione Lombardia;
- **l'Autorità Competente** per la VAS, nella D.G. Territorio e Urbanistica, Struttura Strumenti per la pianificazione, di Regione Lombardia (oggi D.G. Territorio, Urbanistica e Difesa del suolo - U.O. Strumenti per il governo del territorio - Struttura Fondamenti, Strategie per il governo del territorio e VAS),

ed è stato approvato il "**Modello metodologico procedurale e organizzativo della VAS del PRMC**".

L'avviso di avvio del procedimento di VAS è stato pubblicato sul BURL n. 9 Serie Avvisi e Concorsi - 27 febbraio 2013, sul sito web S.I.V.A.S. all'indirizzo <http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/> e sul

sito web di Direzione all'indirizzo www.trasporti.regione.lombardia.it, nella sezione dedicata alla Mobilità ciclistica.

Di seguito si restituiscono le fasi procedurali del PRMC e della VAS richieste dalla normativa vigente:

- deposito del Documento di Scoping (DdS) con Proposta di Piano - 20 maggio 2013;
- 1° Conferenza di Valutazione e 1° Forum pubblico - 30 maggio 2013;
- deposito della Proposta di Rapporto Ambientale (pRA) con relativa documentazione di Piano - 12 agosto 2013;
- 2° Conferenza di Valutazione e 2° Forum pubblico - 15 ottobre 2013;
- Valutazione di Incidenza del PRMC - Decreto n. 11012 del 27 novembre 2013;
- Parere Motivato dell'Autorità Competente VAS - Decreto n. 12338 del 17 dicembre 2013.

B. Elenco dei soggetti coinvolti e delle consultazioni effettuate compresa la partecipazione del pubblico. Eventuali contributi ricevuti e pareri espressi

La partecipazione al processo di definizione del Piano ha avuto inizio prima dell'avvio della procedura di VAS per l'individuazione dei percorsi ciclabili di interesse regionale previsti dalla L.R. 7/2009.

I percorsi ciclabili d'interesse regionale, contenuti nella proposta di PRMC, sono stati infatti definiti a seguito di una **preliminare fase di concertazione** con i principali **Enti Territoriali** (Province, Comunità Montane, Parchi, Consorzio Est Ticino Villoresi) e con le **associazioni di categoria**, rappresentate da **FIAB onlus** (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) che ha fornito alla Direzione la propria competenza specifica sul tema, durante tutto il lavoro svolto.

La fase preliminare di concertazione è stata organizzata per ambiti territoriali. Negli incontri tecnici la prima proposta di percorsi, definita da Regione Lombardia con il supporto di FIAB, è stata messa a confronto con la pianificazione territoriale (provinciale e Parchi). Il quadro generale dei percorsi ciclabili di interesse regionale è stato, pertanto, implementato rispetto alla proposta iniziale, andando così a definire una **rete di 17 percorsi**.

Le azioni intraprese, in questa prima fase, sono state:

- Costituzione di Gruppo di Lavoro interdirezionale;
- Creazione di cartella condivisa per l'acquisizione di cartografia riferita alla pianificazione locale;
- Creazione, sul sito web della Regione Lombardia, nella sezione Direzione Generale Trasporti e Mobilità, di spazio dedicato alla "Mobilità ciclistica".

Si riporta in Appendice, al Punto 1, l'elenco degli incontri tecnici effettuati durante la prima fase di concertazione (fonte: Documento di Piano).

Procedura di consultazione nell'ambito della VAS

Con D.d.u.o. n. 2366 del 15 marzo 2013 sono stati individuati i soggetti da coinvolgere nel percorso di VAS (Appendice, Punto 2).

Percorso valutativo: 1° e 2° Conferenza di Valutazione (finale)

Come previsto dalla DCR VIII/351 del 13 marzo 2007 e alla DGR N 9/761 del 10 novembre 2012, il percorso di elaborazione del PRMC è stato accompagnato dall'attività di VAS, a cui hanno partecipato i Soggetti competenti in materia ambientale, gli Enti territoriali e il Pubblico interessato dagli eventuali effetti delle procedure decisionali.

Sono state anche definite le modalità di consultazione, informazione e comunicazione.

Le principali attività sono di seguito sinteticamente riportate.

- **La 1° Conferenza di Valutazione** è stata convocata dall’Autorità Procedente per il giorno **30 maggio 2013**. Hanno partecipato i “Soggetti competenti in materia ambientale” e gli “Enti territorialmente interessati”.

Il confronto è stato avviato sulla base della documentazione riferita alla Proposta di Piano e al Documento di Scoping con la finalità di acquisire elementi informativi volti a costruire un quadro conoscitivo condiviso.

Nel pomeriggio si è tenuto anche il **1° Forum pubblico**.

Le presentazioni effettuate durante la Conferenza di Valutazione e il Forum pubblico e i relativi verbali sono stati pubblicati sul sito www.trasporti.regione.lombardia.it, nella sezione dedicata “Mobilità ciclistica”.

A seguito della pubblicazione dei documenti e degli incontri pubblici del 30 maggio, sono state raccolte **47 osservazioni** riferite sia al Documento di Scoping (DdS) che alla proposta di Piano.

La maggior parte delle osservazioni hanno affrontato **temi riferiti al Piano** che di seguito si sintetizzano:

- **revisione di alcuni tracciati**, richiedendo la modifica, l’integrazione e/o l’estensione del percorso;
- **intermodalità**, sono state proposte ulteriori stazioni da inserire tra le “stazioni di accoglienza”;
- **sicurezza**, è stata evidenziata l’importanza della sicurezza per chi usa la bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano;
- **segnaletica**, si sottolinea l’importanza della segnaletica dedicata ai ciclisti, della segnaletica riguardante la difficoltà/sicurezza dei percorsi e della segnaletica comportamentale.

Per quanto riguarda le principali **osservazioni al Documento di Scoping** si evidenziano, in particolare, i contributi di ARPA Lombardia, della Direzione Generale Ambiente, Energia e Reti (Struttura Valorizzazione Aree Protette e biodiversità) e della Direzione Generale Salute, che hanno fornito utili indicazioni per la messa a punto del Documento di Scoping e suggerimenti per l’impostazione del Rapporto Ambientale.

Si riportano, in Appendice:

- **i verbali della 1° Conferenza di valutazione e del 1° Forum pubblico** (Punto 3);
 - **la tabella riassuntiva delle osservazioni pervenute con un breve commento da parte degli estensori del Piano e della VAS** e l’esito della valutazione (Punto 4).
- A seguito dell’esito delle valutazioni alle osservazioni pervenute è stata integrata/aggiornata la **Proposta di Piano** composta da:
 - Documento di Piano;
 - Allegato 1 - Rete Ciclabile Regionale;
 - Allegato 2 - Schede descrittive dei Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR);
 - Allegato 3 - Itinerari di riferimento per la definizione dei Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale (PCIR) in scala 1: 50.000.

E’ stato anche integrato il documento di Scoping e sono stati predisposti gli ulteriori documenti previsti dal **percorso di VAS**:

- proposta di Rapporto Ambientale;
- Sintesi non Tecnica;
- Studio di Incidenza e suoi allegati (Analisi dei Siti di Rete Natura 2000, Stralci cartografici, Abaco delle Buone Pratiche).

La documentazione è stata messa a disposizione, Il **12 agosto 2013**, mediante pubblicazione su S.I.V.A.S. e sul sito istituzionale della D.G. Infrastrutture e Mobilità.

Contestualmente è stata data informazione della pubblicazione ai Soggetti competenti in materia ambientale, agli Enti territoriali e al Pubblico interessato che sono stati anche invitati alla 2° Conferenza di Valutazione e al 2° Forum pubblico, entrambi previsti per il 15 ottobre 2013.

- Il **15 ottobre 2013** si sono svolte, pertanto, la **Conferenza finale di valutazione e il Forum pubblico**. Si riportano in Appendice, al Punto 5, entrambi i verbali.

Il percorso di raccolta delle osservazioni è stato avviato con la messa a disposizione della documentazione (12 agosto 2013), fissando il termine per la presentazione dei contributi al 12 ottobre 2013. Per la formalizzazione delle osservazioni esplicitate durante la Conferenza e il Forum finale, il termine per l'invio delle osservazioni è stato prorogato al 22 ottobre 2013.

A seguito della pubblicazione dei documenti e degli incontri pubblici del 15 ottobre, sono state raccolte **41 osservazioni/pareri** di cui 13 riferite al Rapporto Ambientale/Studio di Incidenza. Inoltre sono pervenute **ulteriori 5 osservazioni** formulate da alcune Direzioni Generali della Regione Lombardia. Tali osservazioni sono parte integrante del Parere Motivato dell'Autorità Competente.

Si rimanda al paragrafo "E" per la sintesi delle modifiche apportate agli elaborati a seguito del Parere motivato espresso dall'Autorità Competente di concerto con l'Autorità Procedente.

Si riporta, in Appendice al Punto 6, l'elenco delle osservazioni/pareri pervenuti, mentre, per maggiori approfondimenti su di esse e per la relativa valutazione si rimanda all'Allegato 2 del Parere motivato "Schede di controdeduzione".

C. Alternative/strategie di sviluppo e motivazioni/ragioni per le quali è stata scelta la proposta di Piano

Nel Rapporto Ambientale si restituisce la valutazione dei potenziali impatti delle alternative del PRMC sulle componenti ambientali che sono considerate e ordinate secondo il grado di rilevanza.

Le alternative di Piano assunte sono:

- **lo scenario zero** che prevede la continuità delle attuali attività in assenza di un Piano e quindi l'attuale governance continua senza uno strumento di programmazione vigente e con un quadro conoscitivo e analitico parziale;
- **lo scenario di Piano** che è rappresentato da azioni, alcune delle quali sono già state attuate, altre sono avviate o da avviare, funzionali al raggiungimento dell'obiettivo di Piano "Favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero".

L'obiettivo di Piano è declinato in **5 strategie**:

- **ST_1** Individuare il sistema ciclabile di scala regionale;
- **ST_2** Connettere e integrare il sistema ciclabile di scala regionale con i sistemi ciclabili provinciali e comunali;
- **ST_3** Individuare le stazioni ferroviarie che possono essere considerate stazioni di "accoglienza" per il ciclista;
- **ST_4** Definire una Segnaletica unificata per i ciclisti;
- **ST_5** Integrazione delle Norme tecniche di riferimento per l'attuazione della rete ciclabile di interesse regionale.

La valutazione qualitativa è stata effettuata attraverso una matrice che **compara i potenziali impatti sulle componenti ambientali dello scenario zero e dello scenario di Piano**, quest'ultimo in relazione alle cinque strategie sopra esplicitate. Ciò ha permesso di mettere in luce come lo scenario zero abbia effetti incerti rispetto ad alcune componenti ambientali, poiché allo stato attuale non esiste una pianificazione regionale

che tenga conto delle relazioni tra le infrastrutture ed i sistemi ambientali prossimi. La “ST_1 Individuare il sistema ciclabile di scala regionale” del PRMC, declinata nelle sue dieci azioni, permetterà di seguire un disegno attuativo di ampio respiro, da condividere con gli Enti territoriali (in attuazione della ST_2) nell’ambito della propria pianificazione.

Inoltre, alcune azioni, permetteranno di acquisire informazioni utili per meglio definire gli indirizzi della pianificazione/attuazione anche di livello locale, finalizzati ad incrementare gli effetti ambientali positivi del contesto. Nella definizione della rete dei percorsi ciclabili si è tenuto conto, inoltre, dei poli attrattori di livello regionale (azione 1_3) quali i Parchi, i sistemi fluviali e lacuali, il reticolo idrico minore, i Siti Unesco e gli Ecomusei.

Va segnalata anche la ST_3 che considera la necessità di incentivare l’intermodalità bici-TPL, sia per accedere ai percorsi regionali che per un utilizzo quotidiano della bici per percorrere l’ultimo miglio.

I 17 itinerari dello scenario di Piano sono definiti:

(...) sia i tratti consolidati e percorribili con un buon grado di sicurezza per il ciclista - su cui operare con interventi di manutenzione/riqualificazione/segnaletica - sia i tratti lungo la viabilità ordinaria dove risulta particolarmente critica la coesistenza di ciclisti con il traffico veicolare. L’indicazione in planimetria dei percorsi ciclabili è da intendersi come elemento di pianificazione territoriale e non indica necessariamente la percorribilità immediata di un itinerario o la sua fruibilità in termini di sicurezza. Rappresenta invece un indirizzo alla pianificazione di livello provinciale e comunale. Infatti diventa prioritario, ai fini dell’attuazione del Piano, rendere, percorribile in sicurezza ciascun itinerario andando a risolvere i punti e i tratti critici per i quali è demandata agli Enti Territoriali la migliore definizione del percorso e la relativa realizzazione senza che questa rappresenti formalmente una “modifica al Piano”, se coerente ai dettami del Piano e del Rapporto Ambientale, oltre ad essere avallata dall’ufficio regionale competente.

Tali **itinerari sono stati analizzati nel Rapporto Ambientale** attraverso una matrice di valutazione (cap. 5.3) che si articola in:

- descrizione del percorso con stralcio cartografico;
- potenziali effetti dell’itinerario rispetto alle componenti ambientali considerate (Mobilità e Trasporti/Paesaggio e beni culturali/ Suolo/Flora fauna e biodiversità/Popolazione e salute/Aria, rumore ed energia/Acqua);
- Valutazione complessiva dell’itinerario.

Tale valutazione, alla scala regionale, che fornisce indicazioni e suggerimenti di contesto sarà condotta puntualmente e andrà approfondita nel corso delle fasi di attuazione del Piano. L’analisi effettuata, infatti, suggerisce le opportune compensazioni e/o mitigazioni per ridurre i possibili impatti ambientali generati e per valorizzare le risorse esistenti. Si rimanda all’Allegato “Abaco delle buone pratiche” dello Studio di Incidenza per maggior approfondimenti.

Infine, è da segnalare come il lavoro di redazione del Piano, del percorso di VAS e delle attività già in itinere a sostegno della mobilità ciclistica, abbiano avviato un processo di concertazione con gli Enti Locali con l’intento di condividere, non solo il disegno della rete ciclabile costituente la dorsale primaria (a cui gli Enti andranno a collegarsi per definire una propria rete capillare di percorsi ciclabili), ma anche gli obiettivi e un “glossario” comune sul tema della ciclabilità.

Nell’individuare gli itinerari, volti a definire il sistema ciclabile di scala regionale, si è tenuto conto della seguente “ratio” strettamente connessa a criteri di sostenibilità “ambientale” a cui anche gli Enti dovranno attenersi nella fase di predisposizione dei loro Piani e nella successiva fase attuativa:

La realizzazione della rete ciclabile non implica costruire esclusivamente ex-novo piste ciclabili o corsie riservate, ma creare un sistema che si sviluppa considerando, innanzitutto, le opportunità ed il miglior impiego delle strutture viarie esistenti, il riuso delle strutture inutilizzate (es. tratti stradali o ferroviari dismessi) e l’installazione di segnaletica orizzontale e verticale ben progettata e posizionata.

Nella definizione della rete ciclabile, gli Enti territoriali andranno a considerare, come elementi di riferimento i criteri utilizzati dal PRMC (cap. 2).

Pertanto, in fase di pianificazione/progettazione, al fine di ridurre il consumo di suolo, di ottimizzare le risorse pubbliche e di valorizzare gli elementi territoriali di pregio esistenti, la scelta dei tracciati - in relazione all'analisi del contesto in cui si opera - dovrà ricadere prioritariamente sul recupero/utilizzo di:

- 1. linee ferroviarie dismesse o in disuso;*
- 2. tratte stradali dismesse o in disuso;*
- 3. argini ed alzaie della rete idrografica;*
- 4. "viabilità di fruizione panoramica e di rilevanza paesaggistica" – Art. 26 c. 9 PPR;*
- 5. "viabilità di fruizione ambientale" – Art. 26 c. 10 PPR;*
- 6. le strade interpoderali in aree agricole;*
- 7. Strade senza traffico (<50 veicoli/giorno);*
- 8. Strade a basso traffico (<500 veicoli/giorno);*
- 9. Strade a traffico limitato (art. 135 Regolamento),*

e sul considerare la segnaletica dedicata ai ciclisti quale strumento fondamentale per l'utente delle due ruote.

Qualora invece, tutte le precedenti soluzioni riportate in elenco, non siano praticabili, la scelta di utilizzare una pista ciclabile o ciclopedonale ex-novo rappresenta l'ultima ipotesi di intervento (Corsie dedicate su strade - art. 2 C.d.S. e art. 122 Regolamento).

I riferimenti normativi (DM 557/1999 e DGRLVI/47207/1999), insieme al Codice della Strada (D.L.vo n. 285/1992) ed al suo Regolamento di attuazione (D.P.R. n.495/1992), forniscono, unitamente alle indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale ("ELEMENTI DI ATTENZIONE PER LA FASE ATTUATIVA" contenuti nel cap.5.1, nella Tabella 5-1 Matrice di valutazione delle azioni con le componenti ambientali significative") e nello Studio di Incidenza (cap. 3, Schede di valutazione dei percorsi e Allegato "Abaco delle buone pratiche") le disposizioni tecnico/progettuali di dettaglio e di contesto da assumersi nella pianificazione, progettazione e nell'attuazione dei percorsi ciclabili.

D • **Modalità di integrazione delle considerazioni ambientali (RA e SI) nel Piano**

L'integrazione del processo di VAS con l'elaborazione delle proposte di adeguamento è stata perseguita in tutte le fasi dello sviluppo del Piano, con l'intento di creare opportune sinergie tra il percorso pianificatorio e quello valutativo. Le considerazioni ambientali emerse dal percorso di VAS hanno evidenziato alcuni elementi di attenzione che il Piano ha fatto propri, in particolare:

- Minimizzazione del consumo di suolo valorizzando l'esistente;
- Potenziamento delle aree naturali e dei corridoi ecologici;
- Integrazione dell'analisi della coerenza esterna con l'inserimento della Rete Ecologica Regionale (RER) e con l'inserimento del Piano Regionale della Prevenzione 2010-2012";
- Attenzione adeguata nelle zone di particolare rilevanza ambientale;
- Individuazione di specifici elementi di attenzione (ambientali e pianificatori) per la fase attuativa del Piano;
- Necessità di disporre di una banca dati della rete ciclabile regionale;
- Definizione di un sistema di monitoraggio integrato Piano/VAS che permetta di verificare il grado di raggiungimento sia dell'obiettivo di Piano che della VAS (criteri di sostenibilità ambientale).

Ogni itinerario proposto dal Piano è stato analizzato dal punto di vista territoriale e ambientale. Tale analisi ha permesso di esplicitare la scheda valutativa dedicata a ciascun itinerario nel Rapporto Ambientale (cap. 5.3) e, per quel che concerne i Siti Rete Natura 2000, nello Studio di Incidenza.

E. Dichiaro come si è tenuto conto del parere motivato

Il Parere Motivato, di cui al decreto n. 12338 del 17 dicembre 2013 - richiamando le prescrizioni del Decreto, n. 11012 del 27 novembre 2013, della DG Ambiente, Energia e sviluppo sostenibile, che ha espresso VALUTAZIONE DI INCIDENZA POSITIVA - ha espresso PARERE POSITIVO circa la compatibilità ambientale della proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica a condizione che si ottemperi alle prescrizioni riportate nella tabella sottostante. La tabella indica le sezioni del Documento di Piano e del Rapporto Ambientale nelle quali sono state apportate le modifiche/integrazioni richieste.

Si evidenzia che le prescrizioni contenute nel **Parere motivato** sono suddivise nei seguenti paragrafi:

- Prescrizioni da recepire nei documenti del PRMC;
- *Prescrizioni da recepire nella fase attuativa del PRMC;*
- *Prescrizioni da recepire nel sistema di monitoraggio del PRMC.*

Riscontri alle indicazioni e prescrizione del Parere Motivato VAS

Sono state recepite le prescrizioni del parere motivato per ciò che concerne il sistema di monitoraggio del PRMC attraverso la revisione del capitolo 6 "Sistema di Monitoraggio" del Rapporto Ambientale.

In particolare è stato verificato che il sistema di monitoraggio sia effettivamente in grado di consentire una valutazione della sostenibilità del Piano e quindi contenga indicatori relativi a tutti gli elementi emersi dalle analisi di sostenibilità effettuate nel Rapporto Ambientale.

In tutte le fasi di attuazione del Piano, gli effetti ambientali, positivi e negativi, saranno concretamente rilevabili perché rappresentati adeguatamente dagli indicatori di monitoraggio.

Inoltre, sono stati esplicitati gli indicatori di contesto afferenti a tutte le componenti ambientali assunte a riferimento per il processo di valutazione ambientale e, per quanto riguarda la componente Suolo, sono stati individuati specifici indicatori relativi al monitoraggio delle variazioni di uso del suolo, con particolare riferimento all'impermeabilizzazione e trasformazione del suolo in seguito all'attuazione del Piano.

Infine è stata ribadita l'importanza che il sistema di monitoraggio individuato nel Rapporto Ambientale sia assunto, per quanto di competenza, anche dagli strumenti di pianificazione e valutazione ambientale che saranno attivati dagli Enti locali (Province, Comuni e Enti Parco).

Di seguito si riportano le modifiche apportate al Piano e al Rapporto Ambientale a seguito del Parere Motivato:

Parere Motivato	Modifiche/Integrazioni
<p>1. dovrà essere modificato il tratto del PCIR2 "Pedemontana alpina" nel tratto incidente con il Sito di Rete Natura 2000 IT2070020 "Torbiere di Iseo" verificando la fattibilità del tracciato proposto dall'Ente gestore, o scegliendone uno alternativo;</p> <p>2. dovranno essere sottoposti a Valutazione di Incidenza eventuali interventi di adeguamento, potenziamento o messa in sicurezza della pista ciclabile già esistente attorno al perimetro del SIC IT2050010 "Oasi di Lacchiarella", in attuazione del PCIR10, Via delle Risaie;</p> <p>3. dovranno essere sottoposte a procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Incidenza gli interventi di riqualificazione, messa in sicurezza, implementazione riguardanti il PCIR3 Adda, rispetto alla ZPS IT2030008 "Il Toffo" e ai SIC IT2030004 "Lago di Olginate" e IT2030005 "Palude i Brivio";</p> <p>4. dovranno essere sottoposti Valutazione di Incidenza i tratti dei percorsi sotto riportati che interessano Siti di Rete Natura 2000: PCIR5 rispetto al Sito IT2080702 "Po di Monticelli Pavese e Chignolo Po";</p>	<p>Dal punto 2 al punto 6 Rapporto Ambientale: cap. 7 SINTESI DELLO STUDIO DI INCIDENZA - in particolare cap. 7.5 IN SINTESI</p>

<p>PCIR8 rispetto ai Siti IT2080007 “Garzaia del Bosco Basso”, IT2080501 “Risaie della Lomellina”, IT2080702 “Po di Monticelli Pavese e Chignolo Po” (in sovrapposizione con il PCIR5);</p> <p>PCIR10 nel tratto di percorso che si dirama dall’itinerario principale in direzione sud rispetto al Sito IT2080023 “Garzaia di Cascina Villarasca”.</p> <p>5. fatte salve le prescrizioni di cui ai punti precedenti la progettazione definitiva/esecutiva delle parti di percorsi, comprese le opere accessorie, individuati dallo Studio di Incidenza con effetto potenzialmente medio sui Siti di Rete Natura 2000, dovrà essere sottoposta a procedura di Valutazione di Incidenza;</p> <p>6. la progettazione definitiva/esecutiva delle parti di percorsi, comprese le opere accessorie, individuati dallo Studio di Incidenza con effetto potenzialmente basso sui Siti di Rete Natura 2000, dovrà essere sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Incidenza;</p>	
<p>7. la progettazione definitiva/esecutiva relativa alla messa in sicurezza/manutenzione delle parti di percorsi ciclabili che interessano i Siti Natura 2000 dovrà essere sottoposta a procedura di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di Incidenza;</p> <p>8. le modalità di intervento, la tempistica di cantiere e le eventuali opere di mitigazione e/o compensazione dei progetti prossimi ai Siti di Rete Natura 2000 dovranno essere concordati con gli Enti gestori;</p>	<p>Documento di Piano cap. 8.7 PERCORSI CICLABILI IN AMBITI SENSIBILI;</p> <p>Rapporto Ambientale: cap. 7.5 IN SINTESI</p>
<p>9. dovrà essere verificato l’andamento del tracciato del percorso PCIR1 “Ticino” che nei pressi del SIC IT2010008 “Lago di Comabbio” sembrerebbe ricadere all’interno del lago stesso;</p>	<p>Verificata e corretta la cartografia di cui all’Allegato 3 dei Documenti di Piano</p>
<p>10. le varianti generali e parziali del PRMC dovranno essere sottoposte a verifica di assoggettabilità alla valutazione d’incidenza da parte dell’autorità competente regionale;</p>	<p>Documento di Piano cap. 8.1 GESTIONE DEL PIANO</p>
<p>a) evidenziare più puntualmente nel par. 8.2 <i>Rete ciclabile provinciale e comunale</i> e nel par. 8.6 <i>Percorsi ciclabili in ambiti sensibili</i> i riferimenti alle indicazioni contenute nel Rapporto Ambientale e nello Studio di Incidenza del PRMC;</p>	<p>Documento di Piano cap. 8.3 RETE PROVINCIALE E COMUNALE e cap. 8.7 PERCORSI CICLABILI IN AMBITI SENSIBILI</p>
<p>b) indicare le informazioni necessarie per la definizione di “punto critico” o “tratto critico” – soprattutto in termini di sicurezza stradale – e individuare una serie di interventi “tipo” (strutturali e non strutturali) che, in accordo con il Codice della Strada, si ritengono necessari per il raggiungimento di requisiti minimi di sicurezza;</p>	<p>Documento di Piano cap. 8.2 PUNTI CRITICI E POSSIBILI SOLUZIONI</p>
<p>c) eliminare dall’elenco delle strutture da recuperare/utilizzare per la scelta dei tracciati (par. 8.2 del PRMC) il punto 10) <i>Piste ciclabili o ciclopedonali ex novo</i>, proprio perché di nuova previsione;</p>	<p>Documento di Piano cap. 8.3 RETE PROVINCIALE E COMUNALE</p>
<p>d) aggiungere criteri per la valutazione del rischio/pericolosità degli itinerari nella segnaletica di informazione (ad es. larghezza, distanza dall’argine) o consentire agli enti gestori di considerare ulteriori criteri specifici in relazione alle caratteristiche dei singoli itinerari, oltre ai quattro indicati: traffico, protezione laterale, fondo, pendenza;</p>	<p>Documento di Piano cap. 7.2.4 CLASSIFICAZIONE (sicurezza e difficoltà) DEL PERCORSO</p>
<p>e) eliminare il riferimento alla esclusiva responsabilità del fruitore (par. 8.5) dato che è stata evidenziata l’incostituzionalità di tale norma. Per analogia si richiede di eliminare il riferimento al contenuto del Regolamento di polizia idraulica del Villoresi;</p>	<p>Documento di Piano cap. 8.6 PERCORSI LUNGO CORSI D’ACQUA, ARGINI O ALZAI E</p>
<p>f) declinare meglio la parte di sviluppo del piano Piano al par. 8.1 <i>Gestione del piano Piano</i>, in coerenza con gli articoli 7 e 8 della l.r. 7/2009, poiché:</p> <ul style="list-style-type: none"> • si evidenzia che la proposta di PRMC mette in capo agli enti proprietari la definizione delle regole di uso in sicurezza, la manutenzione ordinaria e straordinaria, l’installazione e manutenzione della segnaletica senza fare riferimento completo all’art. 7 della l.r. 7/2009, che al comma 1 prevede che Regione assicuri l’erogazione di contributi secondo un piano Piano 	<p>Documento di Piano cap. 8.5 PROGRAMMI DI MANUTENZIONE E DI INTERVENTI</p>

<p>stabilito dalla Giunta per i costi di manutenzione ordinaria e straordinaria;</p> <ul style="list-style-type: none"> • si ritiene ambigua la formulazione che mette in capo agli enti territoriali la migliore definizione del percorso e la relativa realizzazione. La lr. 7/2009 all'art. 8 c. 1 prevede che <i>“La Regione determina annualmente, sulla base delle disponibilità di bilancio, i programmi attuativi di intervento e di finanziamento”</i>. Al comma 2 prevede che <i>“la Giunta determini le modalità di assegnazione dei contributi con priorità agli interventi previsti nel PRMC e nei piani provinciali e comunali”</i>. <p>Peraltro nella sezione “orientamenti del Piano” si prevede di “Orientare le risorse per rendere la rete ciclabile regionale percorribile in sicurezza (realizzare i tratti mancanti, risolvere i punti critici) definendo un Programma di interventi per ciascun itinerario, programma ulteriore rispetto al Programma di manutenzione, analogamente previsto per ciascun itinerario, sui cui orientare altre risorse (cfr.A.1.9).</p>	
<p>a) Si richiede che vengano considerati, in relazione alle successive fasi di pianificazione/programmazione, di progetto e attuazione, oltre al tema del contenimento del consumo di suolo, anche gli elementi primari del settore agro-forestale, in particolare:</p> <ul style="list-style-type: none"> • gli ambiti destinati all'attività agricola di interesse strategico, di cui agli articoli 15 e 18 della L.R. 12/2005; • i piani, programmi e progetti dei settori agricolo e forestale (Programma di Sviluppo Rurale , Piani di indirizzo forestale, Piano generale e i Piani comprensoriali di bonifica, di irrigazione e di tutela del territorio rurale, Programma 10.000 ettari di nuovi boschi e sistemi verdi multifunzionali, Progetto 10 grandi foreste di pianura, Misure forestali ai sensi degli articoli 25, 26, 33, 40, 55 e 56 della LR 31/2008); 	<p>Documento di Piano cap. 8.7 PERCORSI CICLABILI IN AMBITI SENSIBILI</p>
<p>a) Con riferimento alla componente suolo si richiede di prevedere specifici indicatori rivolti al monitoraggio delle superfici de-impermeabilizzate e ai suoli trasformati/impermeabilizzati (variazioni espresse in ettari e %), con riferimento alle variazioni d’uso delle aree agricole e dei territori boscati delle banche dati DUSAF più recenti.</p>	<p>Rapporto Ambientale cap. 6 Sistema di Monitoraggio, cap. 6.3 Indicatori per il monitoraggio, cap. 6.3.3 Indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali</p>
<p>b) L’analisi di sostenibilità ambientale condotta nel Rapporto Ambientale (cap. 4.2) evidenzia i potenziali effetti delle cinque strategie attuative degli obiettivi del PRMC rispetto ai criteri di sostenibilità assunti a riferimento per il processo di valutazione ambientale.</p> <p>Con riferimento ai giudizi di “effetti potenzialmente non migliorativi” emersi da tale analisi, si richiede di individuare specifici indicatori o modalità di verifica da includere nel sistema di monitoraggio, così da garantire che esso possa consentire una valutazione dell’effettiva sostenibilità del Piano in fase attuativa e l’eventuale individuazione di azioni correttive.</p>	<p>Rapporto Ambientale cap. 6 Sistema di Monitoraggio, cap. 6.3 Indicatori per il monitoraggio, cap. 6.3.3 Indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali</p>
<p>c) A ragione del grado di definizione degli itinerari costituenti la rete ciclabile di interesse regionale, nonché delle considerazioni espresse dallo stesso Rapporto Ambientale in merito al carattere qualitativo e indicativo delle valutazioni effettuate, si richiede di verificare che il sistema di monitoraggio contenga indicatori atti a consentire la verifica degli elementi caratterizzati da incertezza valutativa e dell’effettiva implementazione degli aspetti di attenzione e cautela demandati alla fase attuativa.</p>	<p>Rapporto Ambientale cap. 6 Sistema di Monitoraggio, cap. 6.3 Indicatori per il monitoraggio</p>
<p>d) Ai fini di una maggiore condivisione del sistema di monitoraggio proposto, si richiede che vengano esplicitati gli indicatori afferenti a tutte le componenti ambientali assunte a riferimento per il processo di valutazione ambientale, quantomeno per quelle giudicate più pertinenti ai contenuti del Piano all’interno dell’analisi di contesto.</p>	<p>Rapporto Ambientale cap. 6 Sistema di Monitoraggio, cap. 6.3 Indicatori per il monitoraggio, cap. 6.3.1</p>

	Indicatori di contesto
e) In merito agli indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali, si richiede di verificare che siano stati individuati indicatori per tutti gli effetti significativi sull'ambiente evidenziati dalle pertinenti valutazioni contenute nel Rapporto Ambientale (cfr. capitolo 5), al fine di garantire che non vi siano effetti ambientali non rappresentati da indicatori e, pertanto, non rilevabili.	Rapporto Ambientale cap. 6 Sistema di Monitoraggio, cap. 6.3 Indicatori per il monitoraggio
Il monitoraggio dovrà tenere conto degli impatti (positivi e negativi) derivanti dall'attuazione del PRMC a livello provinciale e comunale, pertanto le modalità di svolgimento del monitoraggio, i risultati ottenuti e le eventuali misure correttive adottate dovranno essere raccordati con il monitoraggio dei Piani di livello locale. Infine il monitoraggio dovrà dare atto delle misure di mitigazione e compensazioni previste e del raggiungimento degli obiettivi sottesi alle misure stesse. Perché il monitoraggio possa portare ad un'effettiva valutazione degli effetti del pianoPiano, esso dovrà essere assunto, per quanto di competenza, anche dagli strumenti di pianificazione e valutazione ambientale che saranno attivati dagli enti locali (Province, Comuni e Enti Parco). Gli indicatori stimati a livello locale e successivamente aggregati permetteranno infatti di quantificare l'indicatore a livello regionale. Tale restituzione è fondamentale per poter valutare gli effetti del pianoPiano a scala vasta e ri-orientare in modo opportuno il Piano stesso.	Rapporto Ambientale cap. 6 Sistema di Monitoraggio, cap. 6.3 Indicatori per il monitoraggio, cap. 6.3.3 Indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali

F • Descrive le misure previste in merito al monitoraggio

L'attività di monitoraggio prevista contestualmente nel PRMC e nel Rapporto Ambientale costituisce attività di controllo del grado di attuazione del PRMC, degli effetti ambientali prodotti da questo rispetto all'evoluzione del contesto territoriale/ambientale in cui si colloca il Piano stesso.

Il sistema di monitoraggio, definito nel RA, prevede una fase di analisi fondata sull'acquisizione di dati ed informazioni provenienti da fonti diverse, la stima e la rappresentazione degli indicatori e la verifica dell'andamento rispetto alle previsioni di Piano. In relazione ai risultati si procede alla verifica delle cause degli eventuali scostamenti dai valori previsti, e quindi all'individuazione delle misure necessarie al ri-orientamento delle scelte del Piano e, se necessario, delle opportune mitigazioni e compensazioni ambientali da mettere in atto.

La progettazione del sistema comprende:

- l'identificazione delle competenze relative alle attività di monitoraggio;
- la definizione della periodicità e dei contenuti della relazione periodica di monitoraggio;
- l'individuazione degli indicatori e delle fonti dei dati, inclusa la definizione delle loro modalità di aggiornamento.

Il sistema di monitoraggio è fondato su informazioni relative a:

- andamento del contesto ambientale - **indicatori di contesto**;
- stato di avanzamento e alle modalità di attuazione delle azioni previste dal PRMC - **indicatori di processo**;
- effetti ambientali significativi indotti dagli interventi - **indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali**.

Una volta che saranno avviate le principali fasi attuative del Piano e dopo aver acquisito i dati di monitoraggio Piano/VAS, dovranno essere previste alcune tappe "istituzionalizzate" per la pubblicazione di

relazioni periodiche (Rapporti di Monitoraggio) che devono poter essere consultate e condivise con gli stakeholder interessati. Tali relazioni, contenenti oltre all'aggiornamento dei dati, anche una valutazione delle cause che possono avere determinato uno scostamento rispetto alle previsioni, saranno prodotte con **periodicità triennale**, contestualmente all'aggiornamento del Piano.

La Banca Dati della rete ciclabile regionale (azione A_1_7) e la sua integrazione con il sistema informativo regionale (Geoportale) avrà un ruolo centrale nella implementazione di una struttura funzionale anche al monitoraggio del Piano.

Il Piano demanda agli Enti Territoriali la migliore definizione dei percorsi di interesse Regionale e la definizione della rete di livello locale (Comunale, Provinciale e dei Parchi) e la relativa realizzazione. Per un'ottimale attuazione e monitoraggio del Piano, è necessario quindi che i predetti Enti si dotino di sistemi informativi che possano, in raccordo con gli strumenti di pianificazione vigente PGT, PTCP, Piani di Coordinamento dei Parchi, implementare la banca dati regionale riferita alla rete ciclabile.

È essenziale infine che il sistema di monitoraggio proposto sia assunto, per quanto di competenza e con le opportune specificità, anche dagli strumenti di pianificazione e relative valutazioni ambientali che saranno attivati dagli Enti Locali (Province, Comuni e Enti Parco).

Appendice

PUNTO 1 - Elenco degli incontri tecnici effettuati durante la prima fase di concertazione (fonte: Proposta di Piano del PRMC)

AMBITO	DATA	PERCORSI IN ESAME	ENTI COINVOLTI
Lecco Sondrio	3/3/2011	02 - PEDEMONTANA ALPINA 03 - ADDA 11 - VALCHIAVENNA 12 - OGLIO	Regione Lombardia: - DG: Presidenza, Infrastrutture e Mobilità, Territorio e Urbanistica, Ambiente Energia e Reti, Sistemi Verdi e Paesaggio, Agricoltura, Sport e Giovani, Commercio Turismo e Servizi, Industria Artigianato Edilizia e Cooperazione, Protezione Civile Polizia Locale e Sicurezza, Cultura. - Ster Lecco - Ster Sondrio Fiab Provincia: - Lecco - Sondrio Comunità Montana: - Valsassina, Valvarrone, Val D'Esino - Valtellina - Lario Orientale – Valle S. Martino - Valtellina di Morbegno - Valtellina di Tirano - Valchiavenna Parco: - Grigna Settentrionale - Adda Nord - Valle del Lambro - Monte Barro - Montevecchia e della Valle del Curone - Orobie Valtellinesi
Como Varese	8/3/2011	01 - TICINO 02 - PEDEMONTANA ALPINA 06 - VILLORESI 14 - GREENWAY PEDEMONTANA	Regione Lombardia: - DG: Presidenza, Infrastrutture e Mobilità, Territorio e Urbanistica, Ambiente Energia e Reti, Sistemi Verdi e Paesaggio, Agricoltura, Sport e Giovani, Commercio Turismo e Servizi, Industria Artigianato Edilizia e Cooperazione, Protezione Civile Polizia Locale e Sicurezza, Cultura. - Ster Como - Ster Varese Fiab Provincia: - Como - Varese Comunità Montana: - Triangolo Lariano - Valli del Lario e del Ceresio - Valli del Verbano - Piambello Parco: - Pineta di Appiano Gentile e Tradate - Valle del Lambro - Spina Verde di Como - Campo dei Fiori - Valle del Ticino
Pavia Lodi	15/3/2011	01 - TICINO 02 - PEDEMONTANA ALPINA 03 - ADDA 05 - VIA DEI PELLEGRINI 08 CICLOVIA DEL PO 10 - VIA DELLE RISAIE 13 - VIA DEL MARE	Regione Lombardia: - DG: Presidenza, Infrastrutture e Mobilità, Territorio e Urbanistica, Ambiente Energia e Reti, Sistemi Verdi e Paesaggio, Agricoltura, Sport e Giovani, Commercio Turismo e Servizi, Industria Artigianato Edilizia e Cooperazione, Protezione Civile Polizia Locale e Sicurezza, Cultura. - Ster Pavia - Ster Lodi Fiab Provincia: - Pavia - Lodi Comunità Montana: - Oltrepò Pavese Parco: - Valle del Ticino - Adda Sud
Cremona Mantova	22/3/2011	03 - ADDA 04 - BRESCIA CREMONA 07 - CICLOPISTA DEL SOLE 08 - CICLOVIA DEL PO 10 - VIA DELLE RISAIE	Regione Lombardia: - DG: Presidenza, Infrastrutture e Mobilità, Territorio e Urbanistica, Ambiente Energia e Reti, Sistemi Verdi e Paesaggio, Agricoltura, Sport e Giovani, Commercio Turismo e Servizi, Industria Artigianato Edilizia e Cooperazione, Protezione Civile Polizia Locale e Sicurezza, Cultura. - Ster Cremona - Ster Mantova Fiab Provincia: - Cremona

AMBITO	DATA	PERCORSI IN ESAME	ENTI COINVOLTI
		12 - OGLIO	<ul style="list-style-type: none"> - Mantova Parco: - Adda Sud - Oglio Nord - Oglio Sud - del Serio - del Mincio
Bergamo Brescia	29/3/2011	02 - PEDEMONTANA ALPINA 04 - BRESCIA/CREMONA 06 - VILLORESI 12 - OGLIO	<ul style="list-style-type: none"> Regione Lombardia: - DG: Presidenza, Infrastrutture e Mobilità, Territorio e Urbanistica, Ambiente Energia e Reti, Sistemi Verdi e Paesaggio, Agricoltura, Sport e Giovani, Commercio Turismo e Servizi, Industria Artigianato Edilizia e Cooperazione, Protezione Civile Polizia Locale e Sicurezza, Cultura. - Ster Bergamo - Ster Brescia Fiab Provincia: - Bergamo - Brescia Comunità Montana: - Valle Imagna - dei Laghi Bergamaschi - della Valle Camonica - Sebino Bresciano Parco: - Adda Nord - del Serio - dei Colli di Bergamo - dell'Adamello - Oglio Nord - Monte Netto
Milano Monza- Brianza	31/3/2011	01 - TICINO 02 - PEDEMONTANA ALPINA 03 - ADDA 05 - VIA DEI PELLEGRINI 06 - VILLORESI 09 - NAVIGLI 10 - VIA DELLE RISAIE 14 - GREENWAY PEDEMONTANA	<ul style="list-style-type: none"> Regione Lombardia: - DG: Presidenza, Infrastrutture e Mobilità, Territorio e Urbanistica, Ambiente Energia e Reti, Sistemi Verdi e Paesaggio, Agricoltura, Sport e Giovani, Commercio Turismo e Servizi, Industria Artigianato Edilizia e Cooperazione, Protezione Civile Polizia Locale e Sicurezza, Cultura. - Ster Milano - Ster Monza-Brianza Fiab Provincia: - Milano - Monza-Brianza Parco: - Valle Lambro - Valle del Ticino - Agricolo Sud Milano - Adda Nord - delle Groane - Bosco delle Querce - Consorzio Est Ticino Villoresi

Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territorialmente interessati chiamati a partecipare alla conferenza di valutazione ambientale - VAS del Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) e definizione delle modalità di informazione e comunicazione

ALLEGATO A

Soggetti competenti in materia ambientale chiamati a partecipare alle Conferenze di valutazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (P.R.M.C.)

- Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente (ARPA Lombardia) e dipartimenti provinciali di: Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Lecco, Lodi, Milano, Monza e Brianza, Mantova, Pavia, Sondrio, Varese;
- ASL dipartimenti provinciali di: Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Lecco, Lodi, Milano, Monza e Brianza, Mantova, Pavia, Sondrio, Varese;
- Enti gestori dei Parchi Regionali e Naturali;
- Enti gestori dei Parchi Locali di Interesse Sovracomunale (PLIS);
- Enti gestori delle riserve naturali;
- Enti gestori dei Siti Natura 2000 (SIC e ZPS);
- Ministero per i beni e le attività culturali - Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia;
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici per le province di Milano, Bergamo, Como, Lecco, Lodi, Monza, Pavia, Sondrio e Varese;
- Soprintendenza per i Beni Storici, Artistici ed Etnoantropologici per le province di Mantova, Brescia e Cremona;
- Ente Regionale per i Servizi all'agricoltura e alle Foreste (ERSAF);
- Autorità competente in materia di SIC e ZPS per la valutazione di incidenza (Regione Lombardia - Direzione Generale Sistemi Verdi e Paesaggio).

ALLEGATO B

Enti territorialmente interessati chiamati a partecipare alle Conferenze di valutazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (P.R.M.C.):

- Regione Lombardia Direzioni Generali;
- Province Lombarde: Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Lecco, Lodi, Milano, Monza e Brianza, Mantova, Pavia, Sondrio, Varese;
- Comunità Montane;
- Comuni lombardi;
- Autorità di bacino del fiume Po;

- Agenzia Interregionale per il fiume Po (AIPO);
- Consorzi di gestione lombardi (fiumi e laghi);
- Consorzi di bonifica e irrigui lombardi;
- Regioni e Province Autonome confinanti: Emilia-Romagna, Piemonte, Trentino Alto Adige, Veneto;
- Parchi confinanti
 - o Parco Ticino piemontese - Piemonte
 - o Parco regionale fluviale Trebbia - Emilia Romagna
 - o Parco del Mincio - Veneto
- Nazioni confinanti: Svizzera (Canton Ticino e Grigioni).

ALLEGATO C

Soggetti e settori del pubblico interessati all'iter decisionale:

- Associazioni rappresentative degli Enti locali
- Associazioni per la tutela dell'ambiente e del territorio
- Associazioni per la tutela dei cittadini e dei consumatori
- Associazioni di categoria - rappresentative del sistema delle imprese
- Associazioni rappresentative delle parti sociali
- Ordini e collegi professionali
- Società di gestione mobilità e trasporti
- Agenzie per il turismo
- Università e Enti di ricerca
- Forze dell'Ordine
- Enti gestori dei Siti Unesco
- Soggetti pubblici e privati specifici:
 - ✓ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 - ✓ Federazione Italiana Amici della Bicicletta - FIAB
 - ✓ Società Expo
 - ✓ Società Navigli Lombardi
 - ✓ Azienda Trasporti Milanese (ATM S.p.A.)
 - ✓ Trenitalia s.p.a. - Gruppo Ferrovie dello Stato
 - ✓ RFI
 - ✓ TRENORD - Ferrovie Nord Milano (FNM s.p.a.)
 - ✓ Gestione Governativa Navigazione Laghi Maggiore, di Garda e di Como
 - ✓ Navigazione Lago d'Iseo S.r.l.
 - ✓ Società Navigazione del Lago di Lugano.



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

VAS

1° Conferenza di Valutazione

30 maggio 2013

Palazzo Lombardia Sala Biagi

ore 10.00 Introduzione (*A. Colombo - Autorità Procedente*)

Illustrazione dei contenuti della proposta di Piano Regionale della Mobilità ciclistica (*E. Falcomatà - DG Infrastrutture e Mobilità*)

Il percorso di VAS (*P. Garbelli - Autorità Competente*)

Presentazione del Documento di Scoping (*G. Maffeis - Terraria*)

ore 11.00 Raccolta delle osservazioni

I lavori della 1° Conferenza di Valutazione sono stati avviati alle ore 10.00 con la presentazione dell'ing. Aldo Colombo (Autorità Procedente) delle attività finora svolte riguardanti l'elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) e l'avvio della procedura di VAS.

Successivamente, l'arch. Erminia Falcomatà ha illustrato i contenuti della proposta del Piano. A seguire sono intervenuti: l'arch. Piero Garbelli (Autorità Competente) presentando la procedura di VAS e il dott. Giuseppe Maffeis (consulente estensore per la VAS), restituendo i contenuti del Documento di Scoping e gli elementi da sviluppare nella proposta di Rapporto Ambientale.

Le presentazioni di ciascun relatore sono state pubblicate in formato pdf sul sito SIVAS e sul sito di direzione www.trasporti.regione.lombardia.it e sono scaricabili.

Alle ore 11.00 si è aperta la sezione di raccolta delle osservazioni dei presenti in aula. Di seguito si riportano le osservazioni esposte:

Fabio Lopez _ Direttore Progetto Ciclabilità del Comune di Milano

Esprime soddisfazione personale per il lavoro. Non vede problematiche nella proposta di Piano, ma restituisce quattro annotazioni:

1. Regole del Codice della Strada: è uno degli aspetti critici per Milano ed in generale per le aree urbane. Propone alcune questioni aperte che creano conflitto tra veicoli a motore e ciclisti:

- Definizione della sede della corsia ciclabile;
- Sicurezza in svolta a destra;
- Piattaforme avanzate davanti ai semafori;
- Zone 30.

Almeno per esse è necessario proporre al Governo, al fine di migliorare l'integrazione delle norme vigenti, le modifiche al Codice della Strada (CdS) e del relativo Regolamento di attuazione, in quanto ad oggi la normativa è rigida e vincolante e non contempla queste situazioni. La proposta al MIT, potrà essere più efficace se presentata congiuntamente: Comuni e Regioni, eventualmente in coordinamento con l'ANCI (Associazione Nazionale dei Comuni Italiani) e la Conferenza delle Regioni.

2. Segnaletica: segnala perplessità sulla scelta del colore rosso per lo sfondo dei cartelli di segnaletica, soluzione presentata nella proposta di Piano.
3. Risorse: pur vivendo uno scenario economico senza disponibilità di risorse, è comunque utile che il Piano ragioni in prospettiva verso uno scenario economico migliore. Richiama l'esistenza di alcuni studi che dimostrano come gli investimenti per la mobilità ciclistica siano molto redditizi.
4. Sinergia tra gli Enti: viene citato il caso del "Progetto VenTo – Ciclovia del Po" del Politecnico di Milano, per il quale è stata sottoscritta un'Intesa tra diversi Enti (Comune di Milano, Comune di Torino, Comune di Venezia, Provincia di Pavia e Autorità di Bacino del Po). Il progetto prevede la realizzazione del percorso ciclabile Bicalitalia lungo le sponde del fiume Po, con una deviazione verso l'area Expo di Milano che corrisponde all'itinerario EuroVelo 5 (PCIR 5). Tale protocollo dimostra come sia matura la volontà delle amministrazioni d'investire sulla mobilità ciclistica e come la sinergia tra gli Enti favorisca il concretizzarsi di un'idea e, presumibilmente, la concentrazione delle risorse.

Fabio Pezzotta _ ASL Bergamo servizio medicina ambientale

Apprezzamento e completa condivisione dell'obiettivo e delle strategie indicate nella Proposta di Piano e restituisce quattro annotazioni:

1. Sicurezza stradale: è da considerarsi elemento strategico nella definizione ed attuazione del Piano regionale e dei Piani di livello provinciale e comunale. Condivide gli approfondimenti effettuati per la componente ambientale "Popolazione e salute" del DdS e sottolinea i rischi presenti agli incroci tra i percorsi ciclopedonali e le strade con traffico veicolare, sia in ambito urbano che extraurbano.
2. Segnaletica: deve essere più finalizzata alla sicurezza, non fornire solo indicazioni turistiche, toponomastiche, di direzione. E' importante che la segnaletica riporti le regole di comportamento alle quali attenersi per consentire la compresenza in sicurezza di pedoni e ciclisti sullo stesso percorso (per esempio definire quando il ciclista è obbligato a scendere dalla bicicletta per dare spazio al pedone). La carenza di segnaletica, infatti, può provocare incidenti anche gravi.
3. Monitoraggio: includere nel Rapporto Ambientale i dati sugli incidenti stradali che coinvolgono i ciclisti in ambito urbano e extraurbano.
4. Norme tecniche: anche le norme tecniche che il Piano intende definire possono essere collegate all'aspetto della sicurezza, disciplinare modalità di costruzione e gestione, dare indirizzi e/o norme cogenti agli altri strumenti urbanistici.

Christian Novak _ Parco Valle Lambro

L'intervento può essere riassunto in quattro aspetti:

1. Flessibilità dei tracciati: chiarire se un tracciato o tratti di esso del Piano possa essere modificato. Segnala che nel Parco Lambro, il percorso ciclabile (PCIR 15) potrebbe mutare a causa degli interventi previsti per il ripristino dell'alveo.
2. Passaggio all'interno dei SIC: nella realizzazione degli interventi per risolvere problematiche procedurali, burocratiche si dovrebbero prevedere, nella VAS, delle forme di accompagnamento agli Enti attuatori dei percorsi per agevolare la procedura di valutazione al fine di semplificare il processo di attuazione del Piano stesso.
3. Regole: in ambiti naturalistici propone di stabilire che i percorsi ciclabili siano ciclopedonali, al fine di evitare che i nuovi percorsi realizzati debbano conformarsi rigidamente agli standard qualitativi, prestazionali di "pista ciclabile", definiti dal Codice della Strada, che mal si prestano a contesti di pregio ambientale e di rilievo storico paesaggistico.
4. Responsabilità: segnala l'importanza di specificare la responsabilità del percorso una volta realizzato: a chi appartiene, chi lo gestisce, chi fa la manutenzione.

Giovanni Battista Sarnico _ Sindaco del Comune di Ospitaletto

Pone l'attenzione sul tema dell'intermodalità, suggerendo di **inserire nel Piano anche le stazioni ferroviarie dei Comuni di prima fascia** (vicini ai capoluoghi), così che stazioni storiche poco utilizzate vengano riqualificate ed utilizzate come nodo intermodale (bici+treno).

È importante che il Piano Regionale preveda delle prescrizioni per le Province che devono a loro volta sviluppare la rete di mobilità dolce locale al fine di promuovere tali stazioni ferroviarie.

Marzia Bongiorno _ Comune di Cernusco sul Naviglio

Sottolinea l'importanza che sta assumendo la mobilità ciclabile per gli spostamenti casa-lavoro. Il suo Comune insieme a quello di Pioltello e Carugate ha avviato un sistema di bike sharing che auspica possa ampliarsi ai comuni limitrofi. Tale sistema consente ai lavoratori di servirsi del trasporto pubblico locale e di utilizzare la bicicletta per l'ultimo miglio. Segnala però l'impedimento a connettersi al sistema di mobilità dolce del Comune di Milano. A tal proposito suggerisce alla Regione di **promuovere l'implementazione di un sistema condiviso dei servizi di bike-sharing a livello regionale**, magari avvalendosi della CRS.

Giorgio Bonalumi _ STER di Lecco

Evidenzia che le Sedi Territoriali Regionali (STER), insieme alle Province, hanno contribuito alla definizione dei tracciati della rete ciclabile regionale.

L'intervento si focalizza su due quesiti inerenti la proposta di Piano:

1. Intermodalità: tema molto importante per uno sviluppo completo della mobilità ciclistica non solo per il turismo ma anche per gli spostamenti casa lavoro: riguardo a bici-treno sono state avviate diverse iniziative. Chiede approfondimenti e chiarimenti circa l'intermodalità bici-bus che potrebbe dare un contributo anche per spostamenti casa-lavoro. Propone di lavorare in sinergia con i dirigenti che si occupano della costituzione delle nuove Agenzie per il TPL, prevedendo eventualmente, sul bando per l'aggiudicazione del servizio un sistema di premialità.
2. Responsabilità: per quanto riguarda il transito di bici e pedoni sulle alzaie e argini non esiste una regolamentazione ufficiale. E' necessario chiarire/definire l'Ente/i gestore/i dei percorsi ciclabili.

Sergio Dossena _ Provincia di Lodi

L'intervento può essere riassunto in quattro punti:

1. Intermodalità: il collegamento alla stazione è elemento importante per la fruizione e suggerisce di ampliare, nel Piano, l'individuazione delle stazioni di accoglienza.

2. Segnaletica: elemento importante che deve essere messo in relazione con il Codice della Strada. Suggerisce di prevedere la promiscuità di utenze nei percorsi, quindi di definire percorsi ciclopedonali e non solo ciclabili. La STER di Lodi sta preparando una nuova cartellonistica da utilizzare lungo i percorsi ciclabili con valenza turistica/informativa (indicazione delle attrazioni ambientali, architettoniche, culturali del territorio, servizi utili, numeri di emergenza).
3. Sicurezza: suggerisce alla VAS di porre particolare attenzione agli attraversamenti con le altre reti infrastrutturali con l'obiettivo di giungere alla definizione di presidi unici e standard.
4. Nuovi tracciati: segnala l'importanza di fare sistema con tutti gli Enti (Provincia, STER, AIPO) che stanno utilizzando cospicui finanziamenti della Comunità Europea a favore della mobilità ciclistica in Provincia di Lodi.

A seguito degli interventi effettuati, l'ing. Aldo Colombo ha concluso la 1° Conferenza di Valutazione indicando come termine ultimo per la **presentazione di contributi/osservazioni**, il giorno **20 giugno 2013** e come modalità di invio dei pareri la trasmissione via PEC.



Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

VAS

Forum Pubblico

30 maggio 2013

Palazzo Lombardia Sala Biagi

ore 14.30 Introduzione (*A. Colombo - Autorità Procedente*)

Illustrazione dei contenuti della proposta di Piano Regionale della Mobilità ciclistica (*E. Falcomatà - DG Infrastrutture e Mobilità*)

Il percorso di VAS (*M. Maggi - Autorità Competente*)

Presentazione del Documento di Scoping (*G. Maffei - Terraria*)

ore 15.30 Raccolta delle osservazioni

I lavori del forum pubblico sono iniziati alle ore 14.30 con la presentazione dell'ing. Aldo Colombo (Autorità Procedente) delle attività finora svolte riguardanti l'elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) e all'avvio della procedura di VAS.

Successivamente l'arch. Erminia Falcomatà ha illustrato i contenuti della proposta del Piano. A seguire sono intervenuti: la dott.ssa Maria Maggi (Autorità Competente) presentando la procedura di VAS ed il dott. Giuseppe Maffei (consulente estensore per la VAS), restituendo i contenuti del Documento di Scoping e gli elementi da sviluppare nella proposta di Rapporto Ambientale.

Le presentazioni di ciascun relatore sono state pubblicate in formato pdf sul sito SIVAS e sul sito di direzione www.trasporti.regione.lombardia.it e sono scaricabili.

Alle ore 15.30 si è aperta la sezione di raccolta delle osservazioni dei presenti in aula. Di seguito si riportano le osservazioni esposte:

Lista Civica_ Gennaro Aprea Comune di Rodano (MI)

La Lista Civica sta preparando un programma di mobilità ciclistica da presentare alle prossime elezioni amministrative a Rodano.

A differenza di altri paesi europei, in Italia manca la cultura della mobilità ciclistica, nel senso che all'estero la precedenza è data prima di tutto a pedoni e ciclisti. Per promuovere l'uso della bicicletta bisogna migliorare le condizioni di sicurezza. Ha ribadito l'importanza della segnaletica ed il suo legame con il Codice della Strada, per migliorare l'accessibilità ai percorsi e per incrementare la sicurezza del ciclista.

Riporta tre esempi concreti presenti sul territorio di Rodano: precedenza alle auto nei passi carrai con continui arresti di marcia per i ciclisti e con impiego di un gran numero di cartelli; segnalazione di stop solo ai ciclisti e non ai pedoni in attraversamenti stradali; assenza di un collegamento sicuro per le biciclette alle stazioni del Passante ferroviario site a Nord di Rodano, al di là della strada provinciale Rivoltana, strada a grande traffico.

Angelo Cortellazzi _ Provincia di Mantova

Pone l'attenzione a tre aspetti:

1. Tracciati: segnala che i percorsi definiti nel Piano, nell'ambito della Provincia di Mantova, non coincidono con la versione aggiornata.
2. Intermodalità: segnala la necessità di approfondire, nel Piano, non solo l'intermodalità bici-treno, ma anche bici-autobus e bici-nave soprattutto per le realtà prossime ad ambiti fluviali come Mantova.
3. Segnaletica: la proposta del Piano deve tenere conto delle segnaletiche già realizzate e installate sulla proposta fatta da FIAB, per non rischiare di stravolgere quanto già fatto sui territori. La Provincia di Mantova ha investito già parecchie risorse per l'installazione di circa 500-600 cartelli lungo i propri percorsi.

Gilberto Rossi _ Fondazione Verde Ambiente Società

Suggerisce:

1. di valorizzare i luoghi dell'intermodalità (parcheggi di interscambio, etc.) per meglio restituire le potenzialità del contesto locale.
2. di gestire meglio le risorse economiche per la realizzazione di percorsi ciclopedonali.
3. di porre l'attenzione alle strade vicinali.

Monica Cabiddu _ Ferrovie Nord

Ferrovie Nord ha partecipato con RFI, alla manifestazione di interesse, promossa da Regione Lombardia, "**Stazione in Comune**". L'iniziativa consisteva nel mettere a disposizione dei Comuni, in comodato d'uso gratuito, spazi collocati nelle stazioni ferroviarie ormai in disuso. La finalità era di recuperare e riqualificare tali spazi fornendo nuovi servizi al territorio: velostazioni, deposito bici, riparazione e/o noleggio bici.

Illustra i progetti realizzati nel corso del 2012 nelle stazioni **Erba** (velostazione), **Inverigo** (in collaborazione con Parco Valle Lambro), **Bollate centro** (2 velostazioni), **Bollate Nord** (di prossima inaugurazione).

Ferrovie Nord ha collaborato con il **Comune di Laveno Mombello** (VA), collegato con la pista ciclabile alla stazione del **Comune di Cittiglio** (VA), dove è stato recentemente inaugurato il "**Museo Binda**". Su spazi di Ferrovie Nord, a Laveno Mombello, è stato anche allestito l'Ufficio informazioni e accoglienza turistica ed è stato attivato un servizio di bike sharing e car sharing. Stanno collaborando con altri comuni della zona.

In vista di **Expo**, **Ferrovie Nord** sta dialogando con il **Comune di Milano**, per la realizzazione di un **parcheggio custodito** di biciclette presso la stazione ferroviaria di **Milano Cadorna**, in prossimità del Malpensa Express, lato Via Metastasio. Inoltre sono state cedute delle aree al Politecnico di Milano, presso la stazione Bovisa - Politecnico per parcheggio bici e bike sharing.

Ferrovie Nord, insieme a Poliedra Politecnico, ha partecipato ad un **bando europeo** per ottenere dei finanziamenti finalizzati a promuovere l'uso della bicicletta (siti web, segnaletica, gestione dei servizi). Ferrovie Nord sta dialogando con il **Comune di Como** per installare un servizio di **bike sharing** e realizzare delle **velostazioni** presso le **stazioni di Como-Borghi e Como-Lago**.

Christian Sanna_ Comune di Pioltello

Chiede chiarimenti circa la necessità di sottoporre il PRMC al processo di valutazione ambientale strategica. Inoltre segnala l'importanza che il PRMC sia uno strumento di raccordo con i piani della mobilità ciclabile di livello locale e che siano individuati i finanziamenti per la realizzazione degli itinerari tracciati dal Piano, data l'attuale mancanza di risorse da parte degli Enti locali.

Aldo Colombo _ Regione Lombardia

Per rispondere ad alcune osservazioni, sottolinea i seguenti punti:

1. la proposta di PRMC presentata rappresenta il risultato di un percorso già avviato di concertazione con gli Enti locali. È stata definita la rete dei percorsi ciclabili a partire da quella di livello europeo (EuroVelo) e nazionale (Bicitalia). La stessa Legge Regionale n. 7/2009 identifica gli ulteriori livelli di pianificazione della rete ciclabile (provinciali e comunali); nello spirito della Legge Regionale, il PRMC vuole essere uno strumento di riferimento anche per la realizzazione di nuovi interventi.
2. la segnaletica indicata nel PRMC vuole essere un'ipotesi per uniformare le indicazioni per i ciclisti.
3. l'intermodalità non deve essere limitata a bici-treno, ma deve essere estesa quanto più possibile anche alle altre forme di trasporto pubblico (bici-bus, bici-tram, etc.).
4. Il PRMC costituirà un nucleo di riferimento e piano di settore del futuro Piano dei Trasporti e della Mobilità Regionale.

Erminia Falcomatà _ Regione Lombardia

Precisa che:

1. l'intermodalità bici-nave: la proposta di PRMC ha analizzato tale aspetto, è emersa la necessità di ampliare/migliorare il servizio esistente.

2. Segnaletica: la proposta di segnaletica inserita nel PRMC ha lo scopo di contribuire alla sperimentazione e alla definizione di un sistema segnaletico unitario dedicato all'utente della bicicletta, da sottoporre al Ministero con l'obiettivo di integrare/modificare il Codice della Strada.

Angelo Cortellazzi _ Provincia di Mantova

Suggerisce di approfondire e partire dalle linee guida di FIAB.

Erminia Falcomatà _ Regione Lombardia

Sottolinea che gli indirizzi per la segnaletica sono stati elaborati in collaborazione con FIAB, partendo proprio da quella proposta FIAB utilizzata negli anni da molte Amministrazioni e dedotta, in via provvisoria e in attesa di una soluzione definitiva a livello nazionale, dalle disposizioni del Codice della Strada per la segnaletica turistica.

Con la presente proposta si intende contribuire alla sperimentazione e alla definizione di un sistema segnaletico unitario da proporre al MIT in modifica del Codice della Strada.

Aldo Colombo _ Regione Lombardia

Specifica che il PRMC ha pochi elementi prescrittivi/dispositivi poiché demanda alla pianificazione locale. La segnaletica è proprio uno degli aspetti di tipo qualitativo e orientativo.

Maria Maggi _ Regione Lombardia

Riprendendo i concetti presentati nel suo intervento (si veda presentazione allegata), ribadisce che la VAS è necessaria per il PRMC in quanto un percorso ciclabile non necessariamente porta solo fattori positivi all'ambiente ma può generare anche impatti potenzialmente negativi. Quindi le azioni di trasformazione previste dal PRMC devono essere sostenibili. La VAS ha proprio il compito di individuare i potenziali impatti e soprattutto di monitorarli nel tempo.

A seguito degli interventi effettuati l'ing. Aldo Colombo conclude il forum indicando come **termine ultimo per la presentazione di osservazioni**, il giorno **20 giugno 2013** e come modalità di invio dei pareri la trasmissione via PEC.

PUNTO 4

Tabella riassuntiva delle osservazioni presentate, a seguito della convocazione della 1° Conferenza di Valutazione e Forum Pubblico del 30 maggio 2013, con un breve riscontro da parte degli estensori del Piano e della VAS.

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
7	Comune di Cedegolo	PRMC	nuovo tratto (prolungamento)	12_Oglio	Chiede che vengano considerate le osservazioni che arriveranno dal Parco dell'Adamello, Ente che sta svolgendo analisi e valutazioni circa la fattibilità della mobilità ciclistica in Val Camonica.	SI	Vedi nota osservazione n. 10
2	Comune Dosso del Liro	PRMC	_	_	Si esprime parere favorevole ai contenuti degli elaborati messi a disposizione.	_	Si prende atto dell'informazione
5	Consorzio dell'Adda	PRMC	norme tecniche	_	Si suggerisce di approfondire la definizione dei percorsi ciclabili rispetto alle possibili quote dei livelli del fiume Adda e del Lago di Como che in alcuni punti possono raggiungere il piano Piano viabile e interdire la fruizione dei percorsi.	SI	Inserita nelle Norme di attuazione del PRMC.
10	Parco Regionale Oglio Sud	PRMC	nuovo tratto (prolungamento) intermodalità collegamento con Trentino AA	12_Oglio	Suggeriscono di integrare il percorso ciclabile di interesse regionale n° 12 "Oglio" aggiungendo il tratto che sale da Edolo verso il passo del Tonale. Tale percorso, analogamente per esempio alla Ciclovia dell'Adda, assume così valenza di livello superiore, in attraversamento della Lombardia dal Tonale al fiume Po, con i caratteri di un percorso di livello nazionale. L'apertura verso il Tonale significa la connessione verso la regione confinante Trentino Alto Adige e da qui, attraverso le valli trentine, il raccordo con il percorso EuroVelo 7 che scende lungo l'Adige. Così facendo si designerebbe anche un asse di attraversamento a livello alpino, di connessione tra il flusso in discesa da EuroVelo 7 alla rete ciclabile Svizzera attraverso Tirano o la Val Chiavenna. In tale senso è un'opportunità la nuova pista ciclabile inaugurata nel 2012 nel tratto Vezza d'Oglio - Ponte di Legno, che rappresenta una base d'appoggio per la variante proposta. Altra opportunità è la già realizzata Greenway dell'Oglio da Paratico a S. Matteo delle Chiaviche (Comune di Viadana - MN) che potrebbe collegarsi con le piste già presenti nel Parco Oglio. Per il percorso nord il comune di Edolo, in virtù dell'esistenza della stazione ferroviaria di fine linea Brescia-Iseo-Edolo, può rappresentare un nodo strategico di connessioni di mobilità sostenibile nelle tre direzioni citate (Tirano - Tonale - Pianura) e avrebbe titolo per essere riconosciuta "stazione di accoglienza per il ciclista" per promuovere lo sviluppo realmente sostenibile della mobilità, anche turistica, in questo territorio. Questo intervento consente di facilitare l'intermodalità treno-bici e lo snodo di comunicazione tra alpi e pianura e tra alpi e alpi, favorendo la comunicazione e lo sviluppo sostenibile della Valle Camonica con conseguenze positive come indotto turistico, valorizzazione degli ambiti fluviali e aumento della qualità della vita. Dunque, la presenza di ciclabili già realizzate, lungo tutto l'asta dell'Oglio permetterebbero, con poche opere, la realizzazione di un'unica pista.	SI	Si ritiene di poter accettare la proposta in quanto il percorso a nord di Edolo, in parte già realizzato da Vezza d'Oglio a Ponte di Legno, permette il collegamento con la provincia Autonoma di Trento e, attraverso la rete ciclabile della Val Vermiglio, Valdisole e Val di Non, raggiunge il percorso EV 7 "Ciclopista del Sole" che si snoda lungo la Valle dell'Adige. Per superare il tratto Ponte di Legno - Passo del Tonale è possibile utilizzare la cabinovia con bici al seguito. [rif. nota Parco dell'Adamello n.13]
12	Comune di Siziano	PRMC	alternativa percorso	10_Via delle Risaie	Segnala per il percorso ciclabile "via delle Risaie", identificato nel Piano Regionale con la sigla PCIR10, le seguenti osservazioni: 1. il primo tratto del percorso nel territorio comunale non presenta particolari criticità, ma superato questo (punto C sulla planimetria PLIS allegata) si configura come strada di accesso alla esistente cava e fino al punto B è interessata dal passaggio di traffico pesante diretto e proveniente dalla attività estrattiva, con manto stradale in terra che presenta grosse buche 2. dal punto B al punto A il tracciato è molto più agevole e si presenta come strada asfaltata che però è utilizzata anche dal normale traffico veicolare 3. il percorso interseca contemporaneamente, all'interno del territorio di Siziano, la SP. 205 Vigentina e la SP.40 Bignasco Melegnano, arterie viabilistiche principali percorse da intenso traffico veicolare pesante. Chiedono, quindi, che venga considerata la viabilità alternativa che si appoggia a percorsi ciclabili già esistenti passanti per centro urbano.	NO	Il tracciato proposto non costituisce un'alternativa al percorso di interesse regionale.

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
13	Parco dell'Adamello	PRMC	nuovo tratto (prolungamento)	12_Oglio	Si chiede di aggiungere all'itinerario n12 il tratto di percorso che sale da Edolo verso il Passo del Tonale. Tale percorso assume valenza di livello nazionale poiché permette la connessione verso la Regione confinante Trentino Alto Adige e da qui attraverso le valli trentine si collega con il percorso EuroVelo7 che scende verso l'Adige. Così facendo si designerebbe anche un asse di attraversamento a livello alpino di connessione tra il flusso di discesa da EuroVelo 7 alla rete ciclabile Svizzera attraverso Tirano o la Valchiavenna. In tal senso si segnala il nuovo tracciato realizzato Zezza d'Oglio che rappresenta una base di appoggio per la variante proposta. Si propone inoltre il riconoscimento del caposaldo del percorso il comune di Edolo che potrebbe assumere il ruolo di "Stazione di accoglienza per il ciclista". Questo intervento consente di facilitare l'intermodalità treno-bici e lo snodo di comunicazione tra alpi e pianura e tra alpi e alpi, favorendo la comunicazione e lo sviluppo sostenibile della Valle Camonica con conseguenze positive come indotto turistico, valorizzazione degli ambiti fluviali e aumento della qualità della vita.	SI	Vedi nota osservazione n. 10
14	Comune di Cologno Monzese	PRMC	intermodalità	9_Navigli	Segnalano che presso la stazione MM2 di Cologno sud con un finanziamento ministeriale è stato realizzata una Bicistazione collegata sia alle piste ciclabili esistenti, sia al TPL, sia al PCIR 9 "Navigli".	-	Si prende atto dell'informazione
15	Asl Lecco	VAS	monitoraggio	-	Si condividono le prime indicazioni sul sistema degli indicatori contenute nella macro sezione 5 "Sistema di monitoraggio" relativamente alla valutazione degli effetti prodotti dall'attuazione del PRMC. Si riservano di fornire eventuali contributi per il RA con riferimento all'analisi di contesto della componente "Popolazione e salute umana", riferita al sistema territoriale del territorio di competenza.	-	Si prende atto dell'informazione
16	Assolombarda	PRMC	revisione del percorso	5_Via dei Pellegrini	Ha presentato due osservazioni: 1) Relativa al paragr. 6.1 "Criteri guida per le amministrazioni provinciali e comunali": delineare le linee guida per un corretto inserimento dei percorsi ciclabili all'interno della maglia urbana e viaria consolidata, finalizzate alla sicurezza dei percorsi e alla minimizzazione delle conflittualità con le altre modalità di trasporto. In particolare andrebbero indicati criteri quali: 1) evitare la realizzazione di percorsi ciclabili lungo le grandi arterie di penetrazione e attraversamento urbano laddove vadano a compromettere la fluidificazione del traffico; 2) evitare la realizzazione di percorsi ciclabili lungo arterie su cui affacciano attività ad alta intensità di movimentazione di autoveicoli; 3) lungo le grandi arterie di traffico privilegiare la realizzazione di percorsi ciclabili in sede protetta esterni alle carreggiate stradali e garantendo sempre gli accessi degli autoveicoli alle proprietà; 4) privilegiare la realizzazione di percorsi ciclabili non protetti all'interno delle carreggiate nelle "zone 30" 2) Relativa ai paragr. 6.2 "L'esempio di Milano" e 6.4 "Expo 2015" – Per le motivazioni di cui all'osservazione precedente, propongono l'eliminazione dal Piano del riferimento a via Gallarate come parte del Percorso dei Pellegrini in quanto si tratta di un percorso posto lungo una grande arteria viaria di penetrazione in Milano che: a) non è realizzato in sede protetta, con rischi per la sicurezza dei ciclisti; b) interferisce in maniera consistente con le numerose attività poste lungo la strada, con altrettanti rischi per la sicurezza dei ciclisti; c) comporta la riduzione del calibro stradale di via Gallarate, con ricadute negative sulla fluidificazione del traffico, che andranno ad aggravarsi in vista di Expo (per cui si prevede lo sviluppo urbanistico di Cascina Merlata e, contemporaneamente, la mancata realizzazione di alcune opere viarie di accesso, prima fra tutte la strada interquartiere Zara-Expo).	NO	Si ritengono condivisibili, in linea generale, le osservazioni riferite al punto 1). In riferimento al punto 2) si evidenzia che la Provincia di Milano ha predisposto il progetto definitivo (Conf di Servizi 24 luglio 2013) per l'accessibilità ciclopedonale al sito Polo Fieristico/Expo. In tale progetto la via Gallarate è stata scelta come asse principale di congiunzione tra Milano ed il sito Polo Fieristico/Expo, in accordo con amministrazioni locali e in coerenza alla loro pianificazione (rif Piano provinciale MiBici, PGT del Comune di Milano, Delibera di Consiglio Comunale Pero). Non si ritiene, pertanto, di accogliere l'osservazione.
18	CITTA' DI PALAZZOLO SULL'OGGIO	PRMC	alternativa percorso	12_Oglio	Si suggerisce un itinerario alternativo rispetto a quello indicato nel Piano il quale rappresenta un percorso più prossimo al corso d'acqua e maggiormente fruibile in condizioni di sicurezza (si veda allegato all'osservazione) utilizzando un tratto di percorso esistente all'interno del Parco Fluviale.	NO	Il percorso blu, individuato nella tavola allegata all'osservazione e coincidente con il percorso regionale, è il percorso indicato dal Piano provinciale ed è, in gran parte esistente (strada a basso traffico + corsia ciclabile). La proposta del Comune si riferisce ad una alternativa di tracciato a completamento del percorso esistente dentro al parco fluviale (indicato in verde), peraltro recintato e di valenza comunale. Si ritiene opportuno mantenere il percorso di livello regionale coincidente con quello provinciale.

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
19	ASL MILANO	PRMC	sicurezza		Suggerisce di considerare le immissioni in atmosfera derivanti dal traffico automobilistico in relazione alla vicinanza dei percorsi ciclabili rispetto ad eventuali strade ad alta frequentazione. Si ritiene pertanto opportuno sia garantita una congrua distanza tra le ciclabili e la viabilità automobilistica.	NO	Confligge con i presupposti dello sviluppo della Mob. Ciclistica. Soprattutto all'incremento del trasporto casa - lavoro.
20	Navigazione Lago D'Isèo	PRMC			Puntualizzano i servizi della loro navigazione	SI	Da inserire nel piano Piano nel cap. intermodalità bici battello
21	COMUNITA' MONTANA DELL'ALTA VALTELLINA	PRMC	nuovo tratto (prolungamento)	3_Adda	Si chiede di estendere l'itinerario 3 anche nel contesto dell'Alta Valtellina, dove sono in corso di realizzazione percorsi ciclo-pedonali che potrebbero essere inseriti nella rete del PRMC. La rete ciclo-pedonale dell'Alta Valtellina costituisce l'ossatura della "Greenway dell'Adda" a sua volta uno degli obiettivi prioritari del PTR per la Media e Alta Valtellina adottato ed ora in fase di approvazione da parte del Consiglio Regionale.	SI	Verificata esistenza di tratti ciclopedonali di pregio da Tirano a Bormio. Area turistica strategica per l'interscambio con i territori confinanti (Svizzera - Passo Umbrail e Alto Adige - Passo dello Stelvio). Il tracciato di massima, oltre ad essere stato inserito nella proposta di PTR Media e Alta Valtellina come corridoio multifunzionale della mobilità lenta "Greenway dell'Adda", rientra nel percorso Bicitalia n. 17 "Ciclovia dell'Adda". Da Bormio è possibile utilizzare il servizio autobus con bici al seguito per raggiungere il Passo Umbrail (Val Mustair, CH) - ed il Passo Stelvio (Val Venosta, BZ) evitando le notevoli pendenze del tracciato stradale privo di percorso ciclabile protetto.
22	Comune di OSPITALETTO Comune di Paderno Franciacorta (sostiene le osservazioni del Comune di Ospitaletto)	PRMC	intermodalità	2_Pedemontana alpina6_Villoresi	Presentano documento propositivo conoscitivo (Arch.Pezzola), approvato con DCC n. 119 del 13/06/2013: descrizione rete di percorsi ciclabili del territorio limitrofo al Comune di Ospitaletto, in particolare l'area della Franciacorta con individuazione di 11 ecosistemi. I PCIR 02 e 06 passano rispettivamente a Nord ed a Sud del Comune e sono collegati in direzione Nord-Sud dalla rete dei percorsi comunali/provinciali indicati nel documento. Il Comune propone di riconoscere tutte le stazioni ferroviarie dei comuni dell'hinterland metropolitano come stazioni di accoglienza. Ripropongono le osservazioni presentate per il tavolo tecnico per BreBeMi e TAV sottolineando la necessità di realizzare: _ sottopasso via Trepola-Ferrovia TAV (dimensionamento doppia carreggiata 3,5+3,5 m per auto e pista ciclopedonale riservata 2,5 m largh + marciapiede 1,5 m - come Treviglio) _ sottopasso via Trepola - Brebemi (idem come sopra) _ realizzazione come opera di compensazione di una Pista ciclopedonale di collegamento tra località Lovornato-Mulino (comune di Ospitaletto) ed il comune di Travagliato. Tale percorso è sulla SP 19 che collega Travagliato alla stazione ferroviaria di Ospitaletto-Travagliato.	NO	La stazione ferroviaria di Ospitaletto-Travagliato non rientra nei criteri considerati per l'individuazione delle stazioni di accoglienza. Le richieste relative ai sottopassi viari e ciclopedonali non si riferiscono ai percorsi ciclabili regionali e comunque non sono attinenti alla fase di pianificazione.
23	ASL Milano	PRMC	Intermodalità norme tecniche	tutte	Si consiglia di valutare di implementare nel Documento di Piano i seguenti punti: 1) Incentivare la presenza di ciclostazioni, eventualmente recuperando edifici/locali in disuso presenti nelle stazioni ferroviarie di concerto con il Piano della Ciclabilità della Provincia di Milano 2) pianificare punti di ristoro sui tracciati extraurbani e turistici prevedendo aree di manutenzione delle biciclette 3) prevedere corsi di formazione per la manutenzione/riparazione delle biciclette 4) sviluppare quanto previsto dall'art.6 della LR 7/2009 in particolare per quanto riguarda il trasporto delle biciclette sui treni e sui mezzi di trasporto pubblico 5) Inoltre suggeriscono di collocare le nuove piste ciclabili in corrispondenza delle infrastrutture già esistenti e in uso per non frammentare eccessivamente il suolo.	SI	Il punto 1) è un aspetto fondamentale che è stato giustamente evidenziato nell'ambito del PRMC. I punti dal 2 al 5 sono principi di carattere generale già previsti dal Piano.

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
24	Comune di Rezzato	PRMC	nuovo tratto collegamento con Trentino intermodalità	2_Pedemontana Alpina	<p>Chiedono:</p> <p>_ l'inserimento nella rete regionale del percorso da Comune di Rezzato - Salò (pista ciclabile "Gavardina" esistente) e poi lungo la sponda ovest del lago di Garda (tratti già realizzati o in progetto da parte della Provincia di Brescia). Tale percorso unirebbe il comune di Brescia, il percorso regionale Pedemontana Alpina (PCIR2), la zona dell'ecomuseo del Botticino ed una zona ad altissima attrattività turistica come il Lago di Garda con ulteriori ecomusei. Da valutare anche la possibilità di intermodalità con battelli lacustri nei porti gardesani , anche in considerazione che su tale lago non è stato individuato alcun punto di intermodalità; Segnalano:</p> <p>_ sulla tav 4 l'ecomuseo del Botticino è segnato in una posizione errata</p> <p>_ nel paragrafo 4.3. tra le regioni confinanti non è stato considerato il Trentino A-A, né le possibili connessioni con esso: in particolare la connessione sarebbe possibile con l'itinerario Brescia-Salò-Lago di Garda</p>	SI	<p>Si ritiene di recepire la proposta di percorso lungo la sponda ovest del Lago di Garda quale collegamento con la Provincia Autonoma di Trento, a Riva del Garda, da cui parte un percorso che si innesta in loc. MORI sull'EuroVelo 7 "Ciclopista del Sole". Inoltre, dal Piano provinciale di BS in ns possesso il collegamento da Rezzato a Salò risulta esistente e da Salò al Trentino AA esiste un percorso da programmare lungo il lago. In alternativa si potrebbe utilizzare il servizio di navigazione fino a Riva del Garda (si segnala, però, che attualmente il servizio con bici al seguito è molto limitato - solo autotraghetto e in corrispondenza di pochi punti di navigazione). Il percorso, da Rezzato a Salò già ben strutturato, è strategico per la connessione di un'area ad alta valenza turistica. Il tratto da Salò a Limone è quasi sempre promiscuo.</p> <p>Le informazioni relative a intermodalità su Lago di Garda sono integrate, rispetto alla proposta di piano Piano datata febbraio 2013, in relazione all'introduzione di questo percorso.</p>
25	Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici di Milano	PRMC_VAS	Segnaletica norme tecniche/progettuali		<p>Si condividono le linee di indirizzo per la realizzazione del Piano, evidenziano alcune criticità da affrontare in fase progettuale:</p> <p>_ opere di SEGNALETICA: si rammenta il disposto dell'art.49, c. 1 del D.L.vo n 42/2004 (divieto di "collocare o affiggere cartelli sugli edifici e nelle aree tutelate come beni culturali") che rinvia ad una autorizzazione specifica ai sensi dell'art. 21 del medesimo decreto, la valutazione della posa di cartelli in ordine al rispetto del decoro. A tal fine deve essere valutato prioritariamente il riordino della cartellonistica già esistente, eliminando i pali e cartelli obsoleti e inutilizzati; siano utilizzate strutture di sostegno già esistenti; nell'autorizzazione prevista ex art.49 si presti attenzione a colore, dimensioni dei cartelli; si valuti l'interferenza visiva che installazione della cartellonistica genera sul contesto di riferimento.</p> <p>_ opere di movimento di terra, modifiche delle pavimentazioni, realizzazione di nuovi tracciati ciclabili si auspica che le scelte progettuali siano orientate alla valorizzazione di percorsi già esistenti</p> <p>_ opere di illuminazione: limitarne l'installazione esclusivamente a quei punti che potrebbero risultare pericolosi per l'incolumità degli utenti.</p>	SI	<p>Si terrà in considerazione come buona pratica quella di minimizzare: opere relative a movimenti di terra, modifiche delle pavimentazioni</p> <p>In fase attuativa la Soprintendenza è disponibile a fornire indicazioni specifiche per un più efficace coordinamento tra i progetti di reti ciclabili</p>
26	ARPA_LOMBARDIA	PRMC_VAS	norme tecniche monitoraggio		<p>Analisi preliminare di contesto: utilizzare i sistemi territoriali del PTR per approfondire il quadro conoscitivo dei percorsi</p> <p>Analisi di coerenza esterna: analizzare la RER, PRIA</p> <p>Monitoraggio: la frequenza con cui verranno rilevati gli indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali risulta bassa</p> <p>Norme del Piano: devono tener presente i seguenti criteri: il contenimento del consumo di suolo; minimizzazione delle sup. impermeabili; il riconoscimento della rete ciclabile regionale nei contesti ad alta valenza ecosistemica</p> <p>Localizzazione di nuovi tracciati devono essere tenuti in considerazione i seguenti aspetti: il consumo di suolo, gli habitat di pregio presenti, il fondo della pista, adeguata schermatura degli alberi-arbusti, tutela del reticolo idrico,...</p> <p>Si suggerisce infine a partire da una banca dati georeferenziata di realizzare un "Portale della Mobilità Ciclistica"</p>	SI	<p>Sono assunte tutte le indicazioni presentate nella stesura della proposta di Rapporto Ambientale Portale Mobilità ciclistica</p>

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
27	Regione Piemonte	PRMC_VAS	Segnaletica norme tecniche aspetti turistici		<p>Si suggerisce:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ per assicurare sicurezza ai ciclisti di non prevedere una segnaletica differente dal CdS; eventuale nuova segnaletica venga concordata con il Ministero delle Infrastrutture e anche con le altre Regioni interessate ai percorsi. _ di prevedere la coerenza esterna anche con il Piano di Gestione del Distretto idrografico del Fiume Po recentemente approvato con DPCM del 8 febbraio 2013 _ di tenere conto delle potenzialità dei percorsi a costituire una connessione di tipo ambientale sul territorio e pertanto di interpretare le reti anche come elemento utile ai fini dell'infrastrutturazione a verde del territorio _ di effettuare la coerenza esterna prendendo in considerazione anche gli strumenti di pianificazione e programmazione regionali e provinciali della regione Piemonte _ il PRMC manifesta una carenza in merito ai contenuti turistici: non propone strategie di sviluppo turistico e non viene mai evidenziata né citata la valenza turistica di tale intervento (solamente accennata in maniera indiretta). Il grado di rilevanza attribuito è "alto" ma sotto la categoria paesaggio e beni culturali", senza fare accenno alla parola turismo. Il Piano e la pRA siano integrati con uno studio che: <ul style="list-style-type: none"> _ identifichi i siti a maggiore interesse turistico, con relativi flussi e gli eventuali effetti ambientali ad essi correlati _ individui altresì ulteriori aree di sviluppo turistico _ definisca linee di indirizzo di potenziamento dei siti esistenti e di sviluppo delle nuove aree con particolare attenzione al sistema di accoglienza "bike friendly" 	Si in parte	<p>La proposta di segnaletica dedicata ai ciclisti verrà sottoposta alla valutazione del MIT, tramite Conferenza Stato-Regioni. I contenuti del PRMC si rifanno a quanto indicato dalla LR 7/2009 che dà al sistema ciclabile di scala regionale una connotazione più trasportistica che di natura turistica. Si potranno comunque integrare le informazioni presenti relative ai PCIR, collaborando (in fase attuativa del Piano) con la Direzione Turismo magari nella definizione del Portale della mobilità ciclistica.</p> <p>Per quanto riguarda le indicazioni presentate circa la coerenza esterna si è valutato che il Piano di Gestione del Gestione Po, essendo un piano Piano di settore, non contiene obiettivi coerenti con il PRMC.</p>
28	Provincia di Lodi	PRMC	<p>Intermodalità treno: nuove stazioni accoglienza</p> <p>Intermodalità nave: nuovi porti/servizi alternativa di percorso</p> <p>Segnaletica norme tecniche c'è una proposta di legge</p>	<p>3_Adda</p> <p>5_Via dei Pellegrini</p> <p>8_Po</p>	<p>INTERMODALITA': GOMMA-BICI: si ritiene sia necessario prevedere parcheggi attrezzati ove lasciare l'auto privata, luoghi strategici e possibilmente prossimi ai caselli autostradali. Per la provincia di Lodi potrebbero essere i caselli della A1 siti in Comune di Gardamiglio-San Rocco al Porto, in comune di Ospitaletto Lodigiano e in comune di Pieve Fissiraga.</p> <p>BICI STAZIONI: per la prossimità dell'Adda e del Po si ritiene che la Stazione di Lodi costituisca una meta di rilevanza regionale di fruizione del territorio. Si ritiene di inserire nel paragr. 5,3 del PRMC tra le bici-stazioni quella del comune di Lodi</p> <p>STAZIONI FERROVIARIE DI ACCOGLIENZA: si ritiene rispetto ai criteri definiti dal Piano che anche le stazioni ferroviarie di Lodi, Casalpusterlengo e Codogno possono essere considerate tali per le loro caratteristiche</p> <p>INTERMODALITA' CON LA NAVIGAZIONE PUBBLICA: nel PRMC non si individuano punti di intermodalità nel territorio lodigiano, però offre un importante servizio di navigazione turistica lungo il Po attraverso due imbarcazioni adatte anche al trasporto delle biciclette gestite dal Consorzio Navigare l'Adda</p> <p>BIKE SHARING: è in corso la definizione un progetto con 7 postazioni con 10 ciclopoteggi ciascuna e 49 biciclette attrezzate sia per uso di mobilità locale che turistica nei pressi delle stazioni ferroviarie o degli attracchi fluviali</p> <p>PERCORSI: si segnala di inserire nella rete ciclabile individuata dal Piano i seguenti percorsi che si ritengono di livello sovracomunale: l'anello periurbano di Lodi, del medio lodigiano e del sistema delle Terre dell'oltre Adda poiché assicurano il collegamento est-ovest delle provincie di cremona e Pavia. Si suggeriscono due tracciati alternativi nel contesto lodigiano</p> <p>CARTELLONISTICA si condivide la proposta del PRMC di uniformare la cartellonistica si ritiene opportuno proporre di utilizzare la colorazione e il formato che la Provincia di Lodi ha approvato (condiviso con FIAB) anche a livello regionale</p> <p>ECO-CONTATORI: la Provincia di Lodi collocherà 6 eco-contatori che hanno lo scopo di contare le biciclette che transitano sulla rete ciclabile e forniscono un monitoraggio sul grado di utilizzo dei luoghi, al fine di programmare correttamente le azioni e di verificare a posteriori l'efficacia degli interventi realizzati. Si suggerisce che la VAS inserisca nel sistema di monitoraggio l'uso degli eco-contatori.</p> <p>AGGIORNAMENTO NORMATIVA: La Provincia di Lodi ha elaborato una proposta di legge con particolare riferimento alla definizione di norme che: migliorino l'accessibilità, garantiscano la massima sicurezza, introducano norme di comportamento e corredino i percorsi medesimi di segnaletica a carattere uniforme ed omogeneo</p>	Si in parte	<p>STAZIONI FERROVIARIE DI ACCOGLIENZA: si ritiene di ampliare i criteri per l'individuazione delle stazioni di accoglienza introducendo tutte le stazioni ferroviarie dei capoluoghi di provincia.</p> <p>PERCORSI: si ritiene che i percorsi proposti abbiano valenza provinciale.</p> <p>CARTELLONISTICA: si ritiene che la cartellonistica finora utilizzata di colore marrone (turistica) non sia specificatamente dedicata ai ciclist. La proposta di RL, di concerto con FIAB, mira infatti a superare talune ambiguità.</p> <p>ECO CONTATORI: si condivide l'opportunità di utilizzare strumenti di rilevamento quali i contabiciclette.</p> <p>Le richieste sugli altri temi, seppur condivisibili, non si ritiene siano adeguati alla scala del Piano regionale.</p>

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
29	Struttura Valorizzazione Aree Protette e biodiversità	VAS			Analisi di sostenibilità ambientale. Fornite indicazioni per la predisposizione del RA e dello SdI sui seguenti temi: 1) valutazione possibili effetti negati e misure di mitigazione / compensazione / buone pratiche da adottare; 2) Minimizzazione del consumo del suolo; 3) potenziamento delle aree naturali e dei corridoi ecologici; 4) aumento delle superfici a verde urbano e delle connessioni; 4) inserire RER nell'analisi della coerenza esterna; 5) Per il Monitoraggio si richiede la definizione di un frequenza adeguata in grado di rilevare prontamente gli effetti sulle componenti ambientali presenti sul territorio.	SI	Indicazione recepite nella pRA e nello SdI
30	Osservazioni Navi di Lugano	PRMC	intermodalità con navigazione	1_Ticino	Nel paragrafo 5.6 "intermodalità" sottolineano che la loro società offre un servizio stagionale per il trasporto delle biciclette e suggeriscono di aggiungere nella tabella lo scalo di Porto Ceresio (VA) e quelli in provincia di Como di Oria, S. Mamete e Porlezza.	SI in parte	Va bene specificare la stagionalità del servizio. Gli scali proposti non si trovano nelle vicinanze dei PCIR. Pertanto non si mettono in tabella
31	Comune di Cassano Magnago (VA)	VAS_PRMC	Segnaletica norme tecniche - ARGINI	2_Pedemontana alpina	Si suggerisce: nel DdS _ a pag 14 nel riquadro relativo alle Province di Varese e Como si elenca il percorso 02 - Pedemontana Alpina. Nello stesso riquadro tra gli enti interessati non è citata la Comunità Montana del Piombello _ a pag. 22 nella tab "potenziali effetti" nella riga della Mobilità e Trasporti propongono di valutare l'inserimento anche della voce "La creazione di nuove interferenze con la viabilità ordinaria esistente può essere causa di conflitti della circolazione tra utenti della strada e dei percorsi ciclopedonali" nel PRMC _ l'istituzione di commissioni a livello locale per la definizione della rete locale di piste ciclabili che dovrà essere interconnessa alla rete regionale, in modo da razionalizzare i tracciati, definire i poli attrattori locali, uniformare le caratteristiche, individuare le priorità e le interconnessioni della rete _ al fine di limitare il consumo di suolo, ridurre disboscamenti, ridurre costi di manutenzione, ecc. che in fase esecutiva dei progetti si preferisca il transito sugli argini di fiume e torrenti piuttosto che ai piedi degli stessi. E' necessario definire una normativa condivisa sull'uso degli argini e delle protezioni e segnaletica da utilizzare in tali casi _che la segnaletica proposta venga approvata da un pool di esperti		Viene assunta nel pRA l'indicazione presentata a pag. 22 del DdS integrando il quadro sinottico citato. CONSUMO SUOLO: Il tema del consumo del suolo è già stato considerato in fase di individuazione dei percorsi ciclabili di interesse regionale in quanto si sono valorizzati i percorsi già consolidati lungo gli argini e le alzaie, le strade a basso traffico e quanto già realizzato in sede propria a livello locale. Tale indicazioni saranno esplicitate nel Piano come norme di attuazione/buone pratiche. USO ARGINI: Consapevoli dell'importanza del tema, sono già in corso confronti/verifiche tra i diversi settori regionali che, sotto diversi aspetti, seguono il tema.
32	Comune di Solbiate (CO)	PRMC	norme tecniche - FERROVIE DISMESSE	2_Pedemontana alpina	Il Comune di Solbiate, attraversato dall'ex tracciato ferroviario, sottolinea l'importanza della conservazione e valorizzazione della tratta della ferrovia dismessa Malnate - Grandate (ex FNM) lunga ca 16 Km. Il Comune facendo riferimento sia alla normativa europea, sia a quella regionale ed al PTCP di CO, nel suo PGT ha programmato tale tratto come "strada verde". Segnala che però non hanno fatto lo stesso i comuni limitrofi, Albiolo e Cagno, interessati anch'essi dal passaggio della ex linea ferroviaria.		La conservazione e valorizzazione delle linee ferroviarie dismesse (comma 6, art. 2 della LR 7/2009) garantisce un ridotto consumo di suolo attraverso l'utilizzo di corridoi esistenti (con caratteristiche tecniche adeguate alla mobilità ciclistica) che possono essere opportunamente considerati corridoi ecologici da tutelare. Il capitolo 8 della proposta di piano Piano datata febbraio 2013, è integrato con un parte dedicata a questo tema.
33	COMUNE DI TRAVAGLIATO (BS)	PRMC	intermodalità	6_Villoresi	<i>osservazioni simili e coerenti con quelle inviate dal Comune di Ospitaletto (n. 25)</i> Ribadiscono le osservazioni presentate per la BREBEMI e TAV (deliberazione di GC n.82 del 20.04.2009) che spezzano il territorio a Nord del comune, per cui si richiede di garantire i collegamenti ciclabili residui costituiti da via Mulini, Via Pianera e via Verduro/Via Bassolino di collegamento con il Comune di Ospitaletto. Percorsi ciclabili da incentivare, completare e migliorare sono in direzione sud/nord verso Berlingo e Ospitaletto/lago d'Isèo e in direzione est/ovest verso Torbole Casaglia, Roncadelle, Brescia e Rovato, Chiari e fiume Oglio. Integrazione treno+bicicletta e servizio bikesharing (da collocare in Piazza Libertà e da usare per il collegamento con la stazione ferroviaria Travagliato/Ospitaletto). In futuro si opererà usare per collegare il centro abitato con la stazione metropolitana ipotizzata. Collegamento autostradale di connessione tra Milano e Brescia (progetto definitivo): TAV, BREBEMI, ampliamento SP19 e variante SP BS235 procureranno un consumo di suolo agricolo pari al 6%, si suggerisce: mitigazione dell'impatto sull'ambiente; contenere il consumo di suolo agricolo; minimizzare le fasce di esproprio.	Non attinente il PRMC	Si potrebbe considerare la stazione ferroviaria di Ospitaletto-Travagliato "stazione di accoglienza per i ciclisti" esclusivamente per la sua posizione strategica sulla rete ciclabile e non per i servizi ai ciclisti perché inesistenti. Il comune propone un servizio di bike sharing. I percorsi ciclabili comunali indicati nella planimetria del Piano dei servizi si interconnettono con il PCIR del PRMC

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
34	Provincia di Brescia	VAS	?		<i>Inviato estratto del documento di scoping per quanto di competenza.</i>	-	Si prende atto
35	CM Valsassina Valvarrone, Val d'Esino e Riviera (LC)	PRMC	rete ciclabile di livello sovracomunale		Segnalano la "Ciclovia della Valsassina" la pista ciclabile che percorre il fondo valle valsassinese da Barzio (località Fornace) (sud) a Taceno (loc. Tartavalle) (nord), collegando i paesi di Pasturo, Introbio, Primaluna e Cortenova. Il tratto da Barzio a Cortenova di circa 11 Km è funzionante; la parte tra Cortenova e Taceno di circa 4 Km è attualmente in fase di realizzazione.	Non attinente il PRMC	Trattasi di rete ciclabile di interesse Provinciale e Comunale.
36	Ministero beni e le attività culturali	PRMC	norme tecniche: ARGINI - LINEE FERROVIARIE DISMESSE		<p>Si suggeriscono alcuni indirizzi per la pianificazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> _ di effettuare un'attenta mappatura del reticolo idrico per favorirne l'uso ciclistico. Le strade minori adiacenti infatti potrebbero diventare non solo un'estesa e pervasiva rete per la mobilità ciclistica, ma anche un dispositivo di tutela del paesaggio e di contenimento del consumo di suolo _ il PRMC potrebbe rappresentare anche lo strumento che può consentire un'attenta classificazione delle strade di elevata rilevanza cicloturistica delle quali fanno parte celebri salite alpine: il Ghisallo, lo Stelvio, il Gavia, il Mortirolo, il Selvino, il Vivione.... _ il recupero ad uso ciclistico dei tracciati ferroviari dismessi in parte già avviata come dimostrano i casi delle ciclabili sulle ex ferrovie della Val brembana e della Valle Seriana _ porre attenzione anche alle" strade bianche "che hanno una grande rilevanza paesaggistica e offrono grandi potenzialità turistiche _ segnalano il progetto Vento promosso dal DIAP del Politecnico di Milano che propone di realizzare un percorso ciclabile da Venezia a Torino _ il PRMC dovrebbe indicare misure per limitare l'interferenza delle nuove opere con i tracciati storici ad esempio si segnala come la Tangenziale Esterna di Milano rischia di compromettere la continuità e l'integrità del reticolo viario minore e la fruizione ciclistica <p>CICLABITA' URBANA</p> <ul style="list-style-type: none"> _ gli spazi per i ciclisti non devono essere solo quelli riservati ma si deve iniziare a concepire un uso promiscuo degli spazi di viabilità. _ i marciapiedi di L>= 2,5 m potrebbero essere utilizzati sia dai pedoni che dai ciclisti, se i marciapiedi avessero larghezza inferiore si potrebbe limitare la velocità delle auto per coesistere in sicurezza con i ciclisti liberati dalla funzione in alcuni casi impropri per il parcheggio dei veicoli, possono rappresentare in ambito urbano una _occasione per potenziare la rete esistente promuovendo anche un progressivo "restauro" dello spazio pubblico. Laddove il marciapiede non consente questa trasformazione si potrebbe prevedere la condivisione della carreggiata stradale tra bici e auto con l'utilizzo di segnaletica orizzontale, la limitazione della velocità di percorrenza (zona a 30 Km/h) e la riorganizzazione della sosta _ sono da valorizzare e tutelare i 6 velodromi lombardi 	SI	<p>Considerazione già in parte previste</p> <p>Sono stati EVIDENZIATI i tratti dei PCIR che si sovrappongono alle "strade panoramiche" ex comma 9 art 26 del Piano Paesaggistico Regionale; riportare le norme ed indirizzi di TUTELA dettati dal PPR.</p> <p>In fase attuativa, nella banca dati verranno riportati i VELODROMI della Lombardia come poli attrattori e diffusione e sostegno uso della bici.</p>
37	Comune di Milano	PRMC	indirizzi per pianificazione locale intermodalità segnaletica norme di attuazione prolungamento percorso	15_Lambro	<p>Si propone nel PRMC una strategia per la mobilità quotidiana, affiancando alla rete turistica una rete di direttrici rettilinee e veloci in uscita dalle grandi città (tracciati radiali). Ad es. MiBici identifica in Milano ex strade statali radiali o linee tranviarie dismesse (come direttrice Gobba-Vimercate).</p> <p>Intermodalità: RL , come azionista di TreNord e FNM, dovrebbe far uniformare gli standard qualitativi dei treni e migliorare l'accessibilità per le biciclette e riservare spazi per deposito bici nelle stazioni ferroviarie, velostazioni; introdurre sistemi tariffari vantaggiosi per treno+bici, servizi per ciclisti.</p> <p>Bikesharing: Coordinamento ed integrazione dei sistemi di bikesharing di città diverse; introduzione di una polizza di garanzia antifurto regionale per tutti i comuni in alternativa dell'uso della carta di credito; stabilire standard minimi di qualità per l'esercizio del bikesharing come quelli di BikeMI.</p> <p>Si propone di inserire nel PRMC un Manuale di progettazione con cogenza normativa. Tale Manuale potrebbe essere sviluppato da un gruppo di esperti di diverse amministrazioni e poi magari farlo approvare dal MIT.</p> <p>Segnaletica: non usare il colore rosso sullo sfondo poiché è in contrasto con CdS per contrasto con cartelli di divieto e di limitare la sovrapposizione di numerazioni diverse poiché generano confusione nell'utenza.</p> <p>Sottolinea l'importanza di pubblicazione di mappe cartacee e on line.</p> <p>Propone il prolungamento del PCIR 15 fino a Rogoredo lungo l'ex ferrovia Milano-Pavia.</p>	Si in parte	<p>indicazioni per pianificazione locale per la gestione possono essere inserite nelle norme tecniche e nel cap. 8 intermodalità e bikesharing: potrà essere recepita nel programma di interventi (fase attuativa)</p>

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
					Gestione dei percorsi: a livello gestionale il Piano potrebbe indicare i COMUNI come Enti gestori e manutentori delle piste in ambito urbano, gli ENTI TERRITORIALI DI SCALA VASTA (consorzi di bonifica, parchi, ecc.) come Enti delle piste extraurbane e /o lungo i corsi d'acqua		
38	Comune di Como	PRMC	alternativa percorso	5_Via dei Pellegrini	Si segnala alternativa di tracciato in quanto più praticabile dai ciclisti per il transito della direttrice Italia-Svizzera: da Como attraverso il valico di Pizzamiglio/Maslianico sfruttando il tracciato ciclabile già realizzato in territorio elvetico e già utilizzato dai cicloturisti e dai cicloamatori.	SI	Nella Proposta di Piano, che ha data avvio alla procedura di VAS (febbraio 2013) in relazione al percorso 5 "Via dei Pellegrini", è stato tratteggiato il tratto di percorso in attraversamento del Comune di Como in direzione del confine svizzero, demandando al Comune stesso la definizione dell'itinerario di attraversamento della città. Si evidenzia che nel mese di aprile 2013, nell'ambito dell'istruttoria regionale sul PGT adottato dal Comune di Como, è stata verificata la proposta di rete ciclabile urbana di competenza comunale che dettaglia le previsioni del PRMC. Si recepisce, pertanto, l'osservazione formulata.
39	Comune di Mantova	PRMC	alternativa percorso	07_Ciclopista del Sole 10_Via delle Risaie	Tratto di PCIR che si sovrappone in Comune di MN (07 e 10): Vista difficoltà di attraversamento di corso Garibaldi viste le caratteristiche tecniche della strada e dell'edificio limitrofo. Si propone pertanto di prevedere un ponte ciclopedonale come opportunità di progetto per l'attraversamento di Porto Catena nel tratto di Immissione del Rio nel Lago di Mezzo, al fine di connettere Lungolago Gonzaga con il corso Garibaldi mediane via Salnitro e giardini di piazza dei Mille. Si segnala assenza tratto regionale che colleghi MN con Milano ma non si forniscono indicazioni chiare	Non pertinente	trattasi di una modifica di livello comunale, accoglibile in linea di principio, in quanto bypass un tratto di strada ad alto traffico.
40	ASL di Brescia	PRMC_VAS	educazione stradale/formazione /divulgazione		Si sottolineano gli effetti positivi sulla qualità dell'aria e sulla salute grazie agli interventi a sostegno della mobilità ciclabile, ma a quelli di tipo infrastrutturale vanno aggiunti quelli di formazione ed educazione, soprattutto stradale per cambiare gli stili di vita Inoltre si propongono come possibili fonti informative, oltre all'ISTAT, le banche dati delle ASL relative alla componente salute umana.	SI	Nel RA (Piano di Monitoraggio) sono tenute in considerazione le banche dati delle ASL in merito alla salute umana
41	Consorzio di bonifica Est Ticino Villorosi	PRMC	Norme tecniche ALZAIIE segnaletica		Nelle Norme Tecniche del Piano si chiede che venga esplicitata la funzione primaria delle alzaie chiaramente legata all'uso di mezzi per la manutenzione ordinaria, straordinaria e monitoraggio del canale da parte dell'Ente gestore. Pertanto si chiede di far riferimento per la definizione dell'uso promiscuo delle alzaie agli articoli del Regolamento di Gestione della Polizia Idraulica (DGR 1542 del 06/04/2011) [DGR 4287 del 25/10/2012] La segnaletica proposta dovrà: _ confrontarsi e tenere in considerazione la segnaletica comportamentale e di divieto già presente lungo le alzaie, così come definita con deliberazione di Cda n 376 del 1 aprile 2010 _ integrarsi con la segnaletica posizionale, direzionale e turistica predisposta nei progetti connessi all'evento Expo _ ottenere le necessarie autorizzazioni e concessioni per la messa in opera lungo le alzaie di competenza dello scrivente I tratti di percorsi ciclabili che si sviluppano lungo le alzaie prive di protezioni spondali devono essere classificati pericolosi. Nelle schede descrittive dei percorsi (01, 03, 05, 06, 08, 09, 10,15) inserire il Consorzio di bonifica Est Ticino Villorosi nella sezione "Elenco enti interessati dal percorso:".	SI	Inserire indicazioni sull'utilizzo delle alzaie nel cap. 9 del PRMC. inserire gli enti competenti idraulicamente per i percorsi lungo i corsi d'acqua [DGR 4287 del 25/10/2012]
42	DIREZIONE GENERALE SALUTE GOVERNO DELLA PREVENZIONE E TUTELA SANITARIA	VAS			Segnalano di effettuare la coerenza esterna con il "Piano Regionale della Prevenzione 2010-2012", adottato con d.g.r. n. 1175 del 29 dicembre 2010 e con d.g.r. n. 199 del 31 maggio 2013. Suggestiscono di integrare la contestualizzazione dei percorsi con le aree balneabili monitorate dalle ASL lombarde	SI	Recepito nella pRA Si rimanda in una fase successiva l'integrazione delle aree balneabili

n RL	ente	strumento	tema	itinerario	breve sintesi	giudizio	breve riscontro
43	PRIVATO G.L. Morandi (Rosate)	PRMC			<p>Alzaia del Naviglio Grande:</p> <p>_pericolosità di tale strada (senza sponde per alcuni tratti lungo il Naviglio e completamente senza sponde sull'altro lato)</p> <p>_ si segnala che tratti della stessa, in particolare il tratto Trezzano s/N-Gaggiano e Gaggiano-Abbategrasso, è utilizzata da residenti e proprietari dei terreni per recarsi presso le proprie abitazioni e proprietà, causando litigi e danni causati dalla maleducazione dei ciclisti che la utilizzano e che vorrebbero che la strada fosse utilizzata solo da loro, senza rispetto per i residenti.</p> <p>Stante l'impossibilità di coesistenza su una strada così stretta, di passaggio ciclabile e carrabile, si chiede di provvedere al fine di trovare soluzioni alternative per i residenti e proprietari delle aree con diritto d'uso dell'Alzaia o in alternativa di eliminare l'alzaia Naviglio Grande, per il tratto Abbiategrasso-Trezzano dal piano Piano di mobilità ciclabile.</p> <p>Nel caso lo scrivente potrebbe suggerire un'alternativa per il tratto Gaggiano-Trezzano, per il quale i residenti e proprietari potrebbero utilizzare uno stradello alternativo di proprietà della società RFI (rete ferroviaria italiana - ex FS), ma solo previo accordo tra le parti, accordo che si potrebbe avere con l'interessamento di Regione Lombardia.</p>	-	Indicazioni utili in fase attuativa del PRMC e/o per quello di competenza Comunale.
44	CITTA' DI LEGNANO	PRMC_VAS			<p>Si suggerisce di:</p> <p>_ considerare il Piano della Mobilità ciclistica dell'alto Milanese</p> <p>_ citare i PLIS presenti nella zona di legnano con l'indicazione dei poli attrattori presenti</p> <p>_ la segnaletica proposta appare molto diversa da quella del manuale FIAB proposto per MIBici</p>	SI	Il Piano è di livello locale e quindi non viene inserito nell'analisi di coerenza esterna. Utilità delle informazioni nelle fasi attuative del piano Piano legate alla realizzazione della banca dati regionale.
45	ASL Como				Si rimandano eventuali osservazioni puntuali in tema di salubrità, sicurezza, servizi idonei, strutture ricettive alla fase di progettazione dei tracciati da rilasciare agli enti attuatori	-	Si prende atto
46	Arch. Christian Novak	PRMC_VAS		-	<p>1 alberature in affiancamento</p> <p>2 ciclabile o promiscuo ciclabile pedonale</p> <p>3 Siti di interesse comunitario</p> <p>4 Piani Geologici</p> <p>5 Flessibilità dei tracciati</p> <p>6 progetto km zero</p> <p>7 una tensione verso una omogeneizzazione progettuale (abaco)</p> <p>8 cartellonistica</p> <p>9 responsabilità civile/proprietà sui tracciati</p>	SI in parte	<p>Punti 1. 2. 8. 9. PRMC</p> <p>Punti 3. e 4. il livello strategico del PRMC non consente di derogare agli strumenti di verifica previsti dalla norma a livello attuativo</p> <p>Punto 5. assunto dal PRMC</p> <p>Punto 6. si prende atto dell'informazione</p> <p>Punto 7. lo SdI elabora un allegato "Abaco delle buone pratiche per gli interventi" per quanto concerne gli aspetti ambientali</p>
47	Comune di Paderno Franciacorta (BS)	PRMC	intermodalità	2_Pedemontana alpina 6_Villoresi	Il Comune rimanda alle osservazioni dell'arrch. Pezzola inviate dal Comune di Ospitaletto	-	Vedere note alla osservazione n. 22

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

VAS

2° Conferenza di Valutazione

15 ottobre 2013

Palazzo Lombardia – Sala 5



ore 10.00 Introduzione (*A. Colombo - Autorità Procedente*)

Illustrazione dei contenuti della proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (*E. Falcomatà - DG Infrastrutture e Mobilità*)

Il percorso di VAS (*I. Zanichelli - Autorità Competente*)

Presentazione della Proposta di Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza (*G. Maffeis - Terraria*)

ore 11.30 Raccolta delle osservazioni

I lavori della 2° Conferenza di Valutazione sono stati avviati alle ore 10.00 con la presentazione dell'ing. Aldo Colombo (Autorità Procedente) delle attività finora svolte riguardanti l'elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) e la procedura di VAS.

Successivamente, l'arch. Erminia Falcomatà ha illustrato i contenuti della proposta del Piano. A seguire sono intervenuti: la dott.ssa Irene Zanichelli (Autorità Competente), presentando la procedura di VAS e il dott. Giuseppe Maffeis (consulente estensore per la VAS), restituendo i contenuti della Proposta di Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza.

Le presentazioni di ciascun relatore sono state pubblicate in formato pdf sul sito SIVAS e sul sito di direzione www.trasporti.regione.lombardia.it e sono scaricabili.

Alle ore 11.30 si è aperta la sezione di raccolta delle osservazioni dei presenti in aula.

Di seguito si riportano le osservazioni esposte:

Rappresentante del Comune di Cairate (VA): esprime apprezzamento per la chiara identificazione dei 17 percorsi operata nel Piano e per la redazione di specifiche schede descrittive per ciascun itinerario, nonché per aver previsto la connessione tra il sistema regionale ed il sistema locale.

Premettendo che il PGT del Comune di Cairate pone particolare attenzione alla mobilità ciclabile considerandola un obiettivo prioritario ed una previsione determinante, chiede se è possibile integrare la proposta di Piano con nuove schede descrittive riferite agli itinerari collaterali che incontrano elementi di pregio (monumenti, beni architettonici, paesaggio, etc.) al fine di offrire un sistema di itinerari del territorio nel suo complesso. Nel caso non fosse possibile in questa fase, propone di rimandare tali integrazioni nella fase di monitoraggio del Piano, per dare evidenza dell'implementazione dei percorsi (con relative schede) affinché diventino un'entità di conoscenza del territorio in continua crescita ed evoluzione.

Luigi Ianetti - Rappresentante dei Comuni di Cardano al Campo - Casorate - Gallarate - Ferno etc. (VA): chiede se è possibile inserire nel PRMC, quale diramazione al PCIR n.1 Ticino, il collegamento ciclabile tra la stazione ferroviaria di Gallarate, il sistema aeroportuale di MXP (comunità aeroportuale superiore a 20.000 persone) e il Parco del Ticino. Motivando la richiesta con le seguenti considerazioni: intermodalità treno-bici-aeroporto, miglioramento dell'offerta intermodale in vista dell'evento di Expo 2015, miglioramento dell'accessibilità ai poli attrattori ed al Parco del Ticino.

Fabio Pezzotta - ASL di BG: esprime apprezzamento e completa condivisione per l'obiettivo e le strategie della proposta di Piano. Le osservazioni espresse in fase di scoping, sono state tutte recepite nella Proposta di Rapporto Ambientale: sicurezza stradale, indicatori del monitoraggio relativi all'incidentalità, norme tecniche. Per ciò che riguarda la segnaletica si potrebbero dare ulteriori indicazioni, inserendo nella cartellonistica anche **norme comportamentali** (velocità massima per il ciclista, regole da seguire quando il ciclista incrocia il pedone, etc.) nei limiti delle possibilità concesse dalla normativa vigente.

Gianluigi Frigerio - DG Commercio, turismo e terziario di Regione Lombardia: ringrazia i relatori per la chiarezza dell'esposizione anche se molto tecniche e specifiche, premette che la sua DG ha preparato un contributo scritto e sottolinea due temi su cui porre particolare attenzione:

- sicurezza, soprattutto in chiave Expo;
- attrattività, come anche esplicitato dai criteri per la definizione dei percorsi EuroVelo e Bicalta. Tra i criteri, infatti, l'attrattività è considerata un aspetto da valorizzare, come sostenuto da alcune misure regionali (quale il V bando dei distretti del commercio) che rappresentano un punto fermo nel sostegno di RL verso il tema degli itinerari ciclabili. È opportuno su questo lavorare in sinergia.

Assessore Christian Borsani - Comune di Robecco sul Naviglio (MI): propone la classificazione dei siti di attrattività, considerando anche quelli di livello locale da inserire nel piano.

Per quanto riguarda in particolare, il territorio del magentino, interessato dal percorso PCIR n. 01 "Ticino", già esistente, i temi principali da sviluppare sono quelli della sicurezza (coesistenza della mobilità veicolare e ciclistica) e della manutenzione. Inoltre sottolinea come, per quanto riguarda l'interscambio ruota/bici/ferro, la stazione di Magenta sia collocata in una posizione strategica in quanto sulla linea ferroviaria Milano Torino e sulla linea Milano MXP, oltre che vicino alla sede del Parco del Ticino.

Assessore del Comune di Sannazzaro de Burgondi (PV): chiede se sia possibile includere nel PRMC altre stazioni di accoglienza oltre a quelle finora definite (capoluoghi di provincia ed altre 5 non capoluogo).

Aldo Colombo

Le stazioni di accoglienza sono quelle definite nella Proposta di Piano.

Sottolinea, inoltre, che PRMC rappresenta la prima esperienza di piano di livello regionale sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica. L'urgenza è quella di emanare il Piano affinché le indicazioni date, anche nell'ambito della procedura di VAS, siano considerate riferimento per la pianificazione e le valutazioni ambientali di livello provinciale e comunale. In futuro, con gli aggiornamenti

triennali previsti dalla L.R. 7/2009, ci sarà la possibilità di implementare il PRMC con eventuali altri elementi.

Per quanto riguarda l'iter approvativo, prevede l'adozione in Giunta del Piano e la trasmissione alla commissione consiliare competente entro la fine dell'anno, per giungere all'approvazione finale nella primavera del 2014.

L'ing. Aldo Colombo ha concluso la 2° Conferenza di Valutazione indicando come termine ultimo per la **presentazione di contributi/osservazioni**, il giorno **22 ottobre 2013** e come modalità di invio dei pareri la trasmissione via PEC.

Piano Regionale della Mobilità Ciclistica

VAS

Forum Pubblico

15 ottobre 2013

Palazzo Lombardia Sala 5



ore 14.30 Introduzione e illustrazione dei contenuti della proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (*E. Falcomatà - DG Infrastrutture e Mobilità - Autorità Procedente*)

Il percorso di VAS (*I. Zanichelli - Autorità Competente*)

Presentazione della Proposta di Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza (*G. Maffeis - Terraria*)

ore 15.30 Raccolta delle osservazioni

I lavori del forum pubblico sono iniziati alle ore 14.30 con la presentazione, da parte dell'Arch. Erminia Falcomatà (Autorità Procedente), delle attività finora svolte riguardanti l'elaborazione del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) e la procedura di VAS, quindi l'illustrazione dei contenuti della proposta del Piano. A seguire sono intervenuti: la dott.ssa Irene Zanichelli (Autorità Competente) presentando la procedura di VAS e il dott. Giuseppe Maffeis (consulente estensore per la VAS), restituendo i contenuti della Proposta di Rapporto Ambientale e dello Studio di Incidenza.

Le presentazioni di ciascun relatore sono state pubblicate in formato pdf sul sito SIVAS e sul sito di direzione www.trasporti.regione.lombardia.it e sono scaricabili.

Alle ore 15.30 si è aperta la sezione di raccolta delle osservazioni dei presenti in aula. Di seguito si riportano le osservazioni esposte:

Pierantonio Lorini, Comune di Como: Chiede se ci sono delle risorse finanziarie assegnate all'attuazione del Piano da Regione Lombardia.

In tema di sicurezza, nell'ambito del dialogo avviato con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per la modifica del Codice della Strada, propone di utilizzare, come avviene in Svizzera, degli strumenti telematici (es. radar, sistema tutor) per rilevare la velocità non solo in ambito autostradale ma anche in ambito urbano, in presenza di punti critici, per garantire la sicurezza dei ciclisti.

Erminia Falcomatà: la L.R. 7/2009 ha stanziato dei fondi (11,3 milioni di euro) con i Bandi bici 2009 e 2010, co finanziando 26 progetti, ad oggi ad un buon stato di attuazione. Il Piano attualmente non dispone di risorse ma comunque si pone l'obiettivo di definire, con il contributo degli Enti locali, un programma di interventi per ciascun itinerario. Una volta approvato il Piano e definito un programma di interventi (nuove opere e manutenzioni) le richieste di stanziamento di risorse a bilancio e di compartecipazione da parte degli Enti territoriali dovrebbero essere finalizzate a concretizzare un programma comune e condiviso. In parallelo si sta lavorando affinché il tema della mobilità ciclistica venga inserito nei documenti della nuova Programmazione comunitaria 2014-2020, in particolare negli obiettivi tematici "Energia sostenibile e qualità della vita", "Tutela dell'ambiente e valorizzazione delle risorse culturali e ambientali" e "Mobilità sostenibile di persone e merci". E' auspicabile che gli enti locali siano pronti con la progettualità coerente con la pianificazione regionale e locale per poter avere maggiori opportunità di finanziamento. Aver effettuato la procedura di VAS, prima della nuova programmazione, dà la possibilità di essere un passo avanti rispetto alle altre Regioni perché la procedura include una serie di valutazioni che la Comunità Europea richiede quale condizione imprescindibile per l'eventuale finanziamento.

Chiede di presentare osservazione scritta su radar in ambito urbano.

Filippo Compagnoni, Provincia di Sondrio: la Provincia sta investendo sul cicloturismo considerandolo un obiettivo strategico ed intende procedere a breve all'installazione di una nuova segnaletica uniforme sul territorio, ma chiede quale debba essere il modello da adottare. Attualmente i tratti ciclabili esistenti, realizzati dalle diverse Comunità Montane, sono dotati di differenti tipologie di segnaletica.

Per quanto riguarda l'intermodalità bici/treno, in vista di Expo, è intenzione della Provincia avviare un sistema di noleggio bici in prossimità delle stazioni ferroviarie, in diverse località della Valtellina, sul modello esistente in Val Venosta. L'idea è di iniziare, entro il 2014, a fornire questo servizio nelle stazioni di Tirano e Sondrio. Ma tale progetto non trova la disponibilità delle società ferroviarie, in particolare RFI, a concedere degli spazi da destinare a parcheggio biciclette e alle aree di noleggio. Chiede se vi sono esperienze simili a livello regionale.

Erminia Falcomatà: per ciò che riguarda la segnaletica, quella proposta dal Piano non è attualmente conforme al Codice della Strada, anche se è stato avviato un tavolo di confronto con le altre Regioni e si sono proposti, nell'ambito del Tavolo tecnico della Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio (Conferenza delle Regioni e delle Province Autonome), alcuni emendamenti al ddl "Delega al Governo per la riforma del Codice della Strada" riferiti all'utenza vulnerabile, con particolare riferimento alla previsione di segnaletica dedicata ai ciclisti. L'intento è quello di continuare a lavorare insieme alle altre Regioni affinché il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti sia sempre più sensibilizzato su questo tema e si

giunga ad avere/riconoscere una segnaletica dedicata ai ciclisti, unitaria in tutto il Paese. Il Piano prevede, comunque, che gli interventi finanziati da Regione dovranno acquisire la segnaletica proposta.

Per quanto riguarda invece le stazioni ferroviarie, è stata promossa in passato, da Regione Lombardia, l'iniziativa "Stazioni in Comune", in collaborazione con RFI e Trenord, con la quale si proponeva agli Enti Locali di richiedere in comodato gratuito l'uso degli spazi delle stazioni non presenziate. Esempi riusciti sono le stazioni di Bollate Centro, Bollate Nord ed Inverigo.

Un altro esempio è costituito dal progetto del Parco Valle Lambro cofinanziato da Regione Lombardia con il Bando bici 2010 per il quale il Comune di Rogeno (MB) ha acquisito in comodato gratuito da RFI la stazione di Casletto-Rogeno. I locali abbandonati sono stati riutilizzati per il deposito/noleggio delle biciclette e per le attività di alcune associazioni locali.

Pierantonio Lorini, Comune di Como: segnala anche, per il Comune di Como, le difficoltà riscontrate con RFI per l'utilizzo di un locale dismesso nella stazione di Como San Giovanni, alla fine destinato alle slot machines. Richiama la L.R. 6/2012 (art. 21 "Stazioni e centri di interscambio") per cui la Regione promuove la stipulazione di accordi con le società ferroviarie per favorire la riqualificazione delle stazioni e centri di interscambio, anche per la bicicletta.

Erminia Falcomatà: è intenzione della Regione divulgare la sezione del piano relativa all'intermodalità (capitolo 5) alle Società che gestiscono le stazioni ferroviarie. Tale sezione offre indicazioni utili in fase di adeguamento/manutenzione dei poli di interscambio.

Piercarlo Bertolotti - FIAB : vista la situazione critica dell'offerta dei servizi ferroviari, propone di procedere ad una riflessione generale che comprenda tutti gli aspetti legati al trasporto pubblico. Chiede alla Regione di fare pressione sulle aziende ferroviarie affinché venga mantenuto un adeguato e congruo numero di servizi agli utenti. Inoltre sottolinea la necessità di operare in maniera coordinata per poter realizzare soluzioni anche non particolarmente costose.

A seguito degli interventi effettuati l'Arch. Erminia Falcomatà conclude il forum illustrando l'iter approvativo del Piano: adozione in Giunta del Piano e trasmissione alla Commissione Consiliare competente entro la fine dell'anno, quindi approvazione finale nella primavera del 2014.

Indica, inoltre, come **termine ultimo per la presentazione di osservazioni**, il giorno **22 ottobre 2013** e come modalità di invio dei pareri la trasmissione via PEC.

PUNTO 6

Elenco osservazioni e pareri pervenuti nel periodo di messa a disposizione
(12 agosto 2013 -22 ottobre 2013)

SCHEDA N°	ENTE	Osservazione/parere a (*)	Esiti della valutazione
1.	CONSORZIO DI BONIFICA TERRITORI DEL MINCIO (MN)	PRMC	ACC
2.	CITTA' DI PALAZZOLO SULL'OGLIO (BS)	PRMC	NACC
3.	COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO – VARESE	PRMC_VAS	PARERE
4.	ASL MILANO 1	PRMC_VAS	PARERE
5.	ASL LODI	PRMC	ACC _{fa}
6.	MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI – Div. II Direzione Generale per la Sicurezza Stradale e Div. VI Direzione Generale per le Infrastrutture Stradali	PRMC	P ACC
7.	PARCO REGIONALE OGLIO SUD – Consiglio di Gestione	PRMC_VAS	PARERE
8.	PARCO REGIONALE OGLIO SUD- Il Direttore	PRMC_VIC	PARERE
9.	PLIS del SERIO NORD – CITTA' DI SERIATE (BG) Ente gestore	PRMC	ACC
10.	COMUNE DI CERNUSCO LOMBARDO (LC)	PRMC	NACC
11.	PLIS PARCO DEI MULINI- COMUNE DI PARABIAGO (MI) Ente gestore	PRMC	P ACC
12.	COMANDO PROVINCIALE VIGILI DEL FUOCO – BERGAMO	PRMC_VAS	PARERE
13.	GRUPPO CONSILIARE VIVI ROBECCO	PRMC	P ACC
14.	COMUNE TRAVACÒ SICCOMARIO (PV)	PRMC	NACC
15.	ASL LECCO	PRMC	PARERE
16.	SEZIONE DELLA MOBILITÀ – CANTONE TICINO	PRMC	P ACC
17.	PROVINCIA DI COMO	PRMC	P ACC
18.	PARCO REGIONALE DELLA VALLE DEL LAMBRO	PRMC_VAS	P ACC
19.	COMUNE DI CAIRATE (VA)	PRMC	P ACC
20.	ARPA LOMBARDIA	PRMC_VAS_VIC	P ACC
21.	ASL MILANO	PRMC_VAS	PARERE
22.	PROVINCIA DI LODI	PRMC_VAS	P ACC
23.	REGIONE PIEMONTE – Settore Viabilità e Sicurezza Stradale	PRMC_VAS	ACC _{gp}
24.	CONSORZIO DI BONIFICA EST TICINO VILLORESI	PRMC	P ACC
25.	PLIS PARCO SORGENTI DEL TORRENTE LURA (CO)	PRMC	NACC
26.	COMUNE DI SONDRIO	PRMC	P ACC
27.	COMUNE DI SARONNO (VA)	PRMC	NACC
28.	PROVINCIA DI SONDRIO Assessore allo Sport e Turismo	PRMC	P ACC
29.	ASL PAVIA	PRMC	P ACC
30.	COMUNE DI SORDIO (LO)	PRMC_VAS	P ACC
31.	ASL MONZA E BRIANZA	PRMC_VAS	P ACC
32.	CITTA' DI CARDANO AL CAMPO (VA)	PRMC	N ACC
33.	ASL MILANO2	PRMC_VAS	PARERE
34.	PLIS MEDIA VALLE LAMBRO	PRMC	P ACC
35.	COMUNE DI SANNAZARO DE' BURGONDI (PV)	PRMC	P ACC
36.	COMUNE DI MALNATE (VA) /PLIS VALLE LANZA	PRMC	P ACC
37.	PLIS SORGENTI DEL TORRENTE LURA (CO)	PRMC	NACC
38.	COMUNE DI BOLLATE (MI)	PRMC	NACC
39.	COMUNE DI SARONNO (vedi osservazione 27)	PRMC	P ACC
40.	COMUNE DI MILANO	PRMC	P ACC
41.	STER di LODI	PRMC	P ACC

(*) Osservazione o parere riferiti esclusivamente al Piano (PRMC), al Piano e al Rapporto Ambientale (PRMC_VAS) e al Piano e allo Studio di Incidenza (PRMC_VIC)

LEGENDA Esiti valutazione

ACC = ACCOLTA

ACC_{gp} = ACCOLTA GIA' PRESENTE NEL PRMCACC_{fa} = ACCOLTA PER LA FASE ATTUATIVA

P ACC = PARZIALMENTE ACCOLTA

NACC = NON ACCOLTA

PAR = PARERE