

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)

PARERE MOTIVATO

L'AUTORITÀ COMPETENTE PER LA VAS D'INTESA CON L'AUTORITÀ PROCEDENTE

Vista la Legge regionale 11 marzo 2005 n. 12 per il Governo del Territorio ed i criteri attuativi approvati dalla Giunta regionale della Lombardia;

Visti gli Indirizzi generali per la valutazione ambientale (VAS) approvati con D.C.R. 13 marzo 2007, n. VIII/351 e gli ulteriori adempimenti di disciplina approvati dalla Giunta Regionale con deliberazione n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 e ss.mm.ii.;

Visto il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, “Norme in materia ambientale” concernente le “Procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la Valutazione d’impatto ambientale (VIA) e per l’autorizzazione ambientale integrata (IPPC)” e ss.mm.ii.;

Visto il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 4 agosto 2017, “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile”;

Vista la deliberazione di Giunta Comunale n. 418 del 13.09.2023 con cui è stato individuato il Dirigente del Settore “Ambiente ed Ecologia” quale autorità competente per la procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del PUMS;

Preso atto che:

- a) con deliberazione di Giunta Comunale n. 244 del 11.05.2022 è stata disposta la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), quale atto di indirizzo strategico, demandando al Dirigente della Polizia Locale e ai competenti Settori l'adozione degli atti conseguenti;
- b) con deliberazione di Giunta Comunale n. 418 del 13.09.2023 è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (VAS), con contestuale individuazione dell'Autorità procedente e dell'Autorità competente;
- c) con nota prot. com.le n. 131029 del 09.10.2023 è stato comunicato l'avvio del procedimento VAS e sono stati individuati:
 - i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati:
 - A.R.P.A. Lombardia;
 - A.T.S. Insubria;

- Regione Lombardia - Direzione Regionale per i trasporti e mobilità;
- Regione Lombardia - Direzione Regionale per ambiente e clima,
- Regione Lombardia - Direzione Regionale per territori e sistemi verdi;
- Ente Parco Alto Milanese;
- Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Sondrio e Varese;
- Regione Lombardia;
- Provincia di Varese;
- Città Metropolitana di Milano;
- Comuni confinanti (Castellanza, Legnano, Dairago, Magnago, Samarate, Gallarate, Cassano Magnago, Olgiate Olona e Fagnano Olona);
- Autorità di Bacino del TPL;
- i settori del pubblico interessati all'iter decisionale:
 - Associazioni di categoria (industriali, agricoltori, commercianti, esercenti, portatori di interessi specifici in tema di mobilità sostenibile, ecc.);
 - Associazioni ambientaliste riconosciute a livello nazionale (Legambiente, Italia Nostra, ecc);
 - Ordini e collegi professionali (Architetti, Ingegneri, Geometri, Periti Industriali, Agronomi, Geologi);
 - Enti e Servizi (Ferrovie dello Stato S.p.A., Ferrovie NORD, ANAS, ecc);
- le modalità di convocazione della Conferenza di Valutazione;
- le modalità di informazione e di partecipazione del pubblico, di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni;

d) in data 13.10.2023 è stata convocata la prima conferenza di valutazione;

e) nell'ambito della prima conferenza di valutazione, sono pervenute le osservazioni di seguito elencate, che sono state recepite nel Piano e nel Rapporto Ambientale:

Data	Protocollo	Soggetto
23.10.2023	137221/2023	ATS Insubria
26.10.2023	139164/2023	ARPA Lombardia – Dipartimento di Como - Varese
07.11.2023	142904/2023	Campagna UNA VAS PER BUSTO ARSIZIO

f) con deliberazione di Giunta Comunale n. 184 del 22.04.2026 è stato espresso atto di indirizzo favorevole alla prosecuzione dell'iter di approvazione del PUMS;

- g) in data 24.08.2026 è stata convocata la seconda conferenza di valutazione finale;
- h) sono state intraprese le iniziative di partecipazione previste nel Piano Operativo della Partecipazione, che ha previsto una distribuzione delle attività di comunicazione in tre fasi di lavoro, precedute da una attività preparatoria per l'identificazione dei soggetti da coinvolgere;
- i) nell'ambito della seconda conferenza di valutazione finale sono pervenute le osservazioni di seguito elencate:

Data	Protocollo	Soggetto
06.08.2026	94507/2026	Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del Bacino di Como, Lecco e Varese
10.08.2026	95474/2026	FERROVIENORD S.p.A.
13.08.2026	96904/2026	Regione Lombardia
20.08.2026	98633/2026	ARPA Lombardia – Dipartimento di Como - Varese
20.08.2026	98733/2026	ATS Insubria
20.08.2026	98758/2026	FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta
21.08.2026	99022/2026	RFI Rete Ferroviaria Italiana
24.08.2026	99346/2026	Legambiente BustoVerde
24.08.2026	99419/2026	Provincia di Varese

Rilevato che in rapporto alla programmazione e pianificazione comunale esistente il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile non presenta elementi di conflittualità e/o di interferenza e risulta pertanto coerente con lo strumento urbanistico vigente;

Valutati gli effetti prodotti dal Piano sulle diverse componenti ambientali, come dettagliato nel Rapporto Ambientale e nella Sintesi non tecnica, e in particolare l'assenza di impatti negativi significativi previsti nella fase di attuazione;

Valutato il complesso delle informazioni che emergono dalla documentazione prodotta e le osservazioni pervenute, che si riportano nella tabella sottostante:

Agenzia TPL – prot. n. 94507 del 06.08.2026	
n.	Osservazione
1	Nell'apprezzare il percorso intrapreso dall'Amministrazione comunale e condividendone gli obiettivi generali di promozione della mobilità sostenibile, si rileva che la rete del trasporto pubblico locale rappresentata nel PUMS risulta, allo stato attuale, difforme rispetto a quella prevista dal Programma di Bacino approvato da Regione Lombardia con DGR n. XII/4401 del 20 maggio 2025. Tale Programma costituisce il riferimento vigente sul quale questa Agenzia sta basando la gara pubblica per l'affidamento del servizio. Per tale ragione, sulla base della documentazione esaminata, non è al momento possibile esprimere parere favorevole in merito agli aspetti del Piano attinenti al trasporto pubblico locale. Si ritiene pertanto opportuno un confronto tecnico volto a garantire la piena coerenza tra il PUMS e la programmazione di bacino.
2	Si evidenzia inoltre, in via preventiva, che gli interventi previsti dal Piano non dovranno compromettere la

	regolare esecuzione del servizio di trasporto pubblico. In particolare, dovranno essere evitate modifiche ai percorsi esistenti, spostamenti di fermate, nonché riduzioni della sezione stradale al di sotto di 5,50 m sulle strade a doppio senso di circolazione interessate dal transito dei mezzi TPL. Eventuali interventi che incidano su tali elementi dovranno essere preventivamente condivisi con l'Agenzia, in quanto potrebbero richiedere l'avvio di un nuovo procedimento autorizzativo.
Ferrovie Nord – prot. n. 95474 del 10.08.2026	
n.	Osservazione
1	In merito alla comunicazione nostro prot. n. 7443 del 10/07/2026 relativa al procedimento in oggetto, esaminata la documentazione allegata, la Scrivente precisa che è attualmente in fase di redazione il Piano di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del progetto FILI per le aree del Masterplan sulla copertura del tracciato ferroviario della Città di Busto Arsizio. In relazione alla documentazione di pianificazione, si evidenzia che il progetto, nella sua impostazione generale e nei suoi obiettivi, non modifica sostanzialmente gli elementi del progetto FILI già considerati. Gli approfondimenti progettuali in corso riguardano principalmente lo sviluppo e la definizione delle soluzioni tecniche, senza alterare gli elementi strategici e le finalità dell'intervento già assunti nel PUMS. Pertanto, la descrizione riportata nella documentazione VAS può essere considerata superata negli aspetti di dettaglio progettuale, mentre restano confermati gli obiettivi e i contenuti fondamentali del progetto.
Regione Lombardia – prot. n. 96904 del 13.08.2026	
n.	Osservazione
1	La Relazione Progettuale definisce un orizzonte temporale di medio termine (indicato al 2030) e specifica che le azioni e interventi di carattere infrastrutturale individuate dal Piano sono riferite a sistemazioni degli spazi stradali orientate alla sicurezza stradale. Il Piano dichiara di non prevedere - e quindi non analizza – “nuove infrastrutture viarie dedicate agli autoveicoli e nuovi parcheggi in struttura o su strada” (cfr. pag. 5 Relazione Progettuale); viene inoltre esplicitamente rimandato ai successivi aggiornamenti del PUMS la verifica di coerenza con i futuri aggiornamenti del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) di Regione Lombardia e degli ulteriori progetti che si svilupperanno sul territorio (es. nuovo Ospedale di Busto Arsizio – Gallarate). A tale riguardo occorre ricordare che l'Accordo di Programma per la realizzazione del nuovo ospedale di Busto Arsizio e Gallarate, approvato con D.P.G.R. 27 ottobre 2023 - n. 102 riporta le opere infrastrutturali previste/da prevedere nell'ambito della programmazione delle rispettive Amministrazioni Comunali e l'apertura al pubblico dell'Ospedale è attualmente prevista con un orizzonte temporale coerente con il Piano. La scelta di sviluppare il Piano senza considerare le nuove infrastrutture viarie, come, ad esempio, la variante alla Strada Statale 341 (cd. Bretella di Gallarate), e le nuove trasformazioni urbanistiche di rilievo (nuovo ospedale), determina nel PUMS una non completa valutazione degli effetti sulla mobilità all'interno del territorio comunale. Si chiede pertanto di sviluppare uno scenario di lungo periodo, oltre il 2030, che tenga conto sia degli impatti derivanti dalla realizzazione del nuovo ospedale Busto Arsizio e Gallarate, sia degli effetti sulla mobilità e sul traffico connessi alla realizzazione delle opere pianificate e/o in corso di realizzazione, quale la citata variante alla Strada Statale 341. Tale valutazione risulta particolarmente necessaria nell'ambito del PUMS, in quanto il Piano deve considerare anche gli interventi infrastrutturali localizzati al di fuori del confine comunale che, per caratteristiche, dimensioni e relazioni con la rete viaria esistente, possono determinare significative ricadute sulla domanda di mobilità e sui flussi di traffico nel territorio comunale.
2	Inoltre, si evidenzia che, in merito alle Ciclovie, nella documentazione del PUMS è richiamato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) del 2014. Si segnala che con DGR n. XII/6069 del 27/04/2026 il PRMC è stato aggiornato e sarebbe opportuno adeguare la documentazione alla pianificazione vigente. L'aggiornamento del PRMC è consultabile al seguente link : https://www.regione.lombardia.it/infrastrutture-trasporti-e-mobilita/infrastrutture-stradali-eciclabili/piano-regionale-della-mobilita-ciclistica
3	La documentazione esaminata non propone inoltre un inquadramento della ciclabilità di livello sovracomunale riportando i percorsi che, pur non interessando direttamente il territorio comunale, costituiscono la rete di livello regionale e comunale quali: percorso 14 Greenway pedemontana, percorso 16 valle Olona, percorso 6 Villoresi. Sarebbe pertanto opportuno individuare l'interconnessione con la rete sovrallocale, con particolare riferimento al percorso 16 valle Olona.

4	Infine, l'intermodalità tra mobilità ciclistica e trasporto pubblico, con particolare attenzione alle stazioni ferroviarie, trova nel progetto “FILI BUSTO” soddisfazione mediante un progetto di rigenerazione urbana, una profonda riqualificazione e potenziamento dell'ambito per la riattivazione del polo attrattore, motivo per cui si chiede una particolare attenzione ai collegamenti ciclabili tra le stazioni che servono il territorio.
ARPA Lombardia – prot. n. 98633 del 20.08.2026	
n.	Osservazione
1	In linea generale si valutano molto positivamente le azioni descritte dal PUMS, che possono costituire una seria opportunità per modificare comportamenti poco sostenibili dell'utenza urbana. Nel complesso si può affermare che tutte le azioni del PUMS risultano essere orientate alla sostenibilità ambientale, alla riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche, climalteranti e acustiche, al perseguimento di una maggiore qualità ambientale dell'ambito urbano, al miglioramento delle mobilità delle persone e delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale. Si riportano di seguito alcune osservazioni relative alle componenti ambientali.
2	<u>Risparmio energetico ed Inquinamento luminoso</u> In merito al risparmio energetico, obiettivo anch'esso del PUMS, al fine di realizzare una corretta ed efficiente illuminazione di strade, parcheggi, piste ciclabili, si ricorda di adottare le disposizioni previste dalla L.r. 5 ottobre 2015, n. 31 “Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell'inquinamento luminoso”, in sostituzione dell'abrogata L.R. 17/00, seguendo le norme tecniche definite del Regolamento di cui all'art.4 della citata L.r., inerenti l'impiego di sorgenti luminose a ridotto consumo e ad elevate prestazioni illuminotecniche, con un aumento del risparmio energetico e una riduzione dell'inquinamento luminoso. La corretta installazione delle fonti luminose appare particolarmente importante in considerazione dell'appartenenza del comune alla fascia di rispetto dell'Osservatorio astronomico Città di Legnano, del New Millennium Observatory di Mozzate e dell'Osservatorio Astronomico di Tradate, nonché delle aree di rilevanza naturalistica circostanti, che costituiscono zone di particolare tutela dall'inquinamento luminoso.
3	<u>Suolo</u> Si segnala che Regione Lombardia ha approvato la Legge Regionale n. 4 del 15 marzo 2016 “Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d'acqua” che introduce il concetto di invarianza idraulica e modifica la L.r.12/2005 e s.m.i., inserendo l'art.58 bis. Tale articolo stabilisce che le trasformazioni dell'uso del suolo comportanti variazioni di permeabilità superficiale, compresi gli interventi relativi alle infrastrutture stradali, loro pertinenze, parcheggi e aree di sosta, debbano rispettare il principio dell'invarianza idraulica e idrologica, anche mediante l'applicazione dei principi e dei metodi del drenaggio urbano sostenibile, attenendosi a quanto specificato nel R.R. 23 novembre 2017 – n. 7 e s.m.i. Si rammenta che in tutti gli interventi in cui si determini la produzione di terre e rocce da scavo si dovrà procedere con percorsi giuridici differenti che comportano l'attribuzione della qualifica al materiale prodotto diversa a seconda del percorso intrapreso: 1) rifiuto ai sensi della parte IV del D.lgs. 152/06; 2) sottoprodotto ai sensi del DPR 120/2017; 3) riutilizzo in sito ai sensi dell'art. 185 c.1 lettera c del D.lgs. 152/06; 4) end of waste da campagna mobile per recupero terre con qualifica rifiuto.
4	<u>Piste ciclabili</u> Per la progettazione delle piste ciclabili si consiglia di fare riferimento all'Abaco delle buone pratiche del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC). Ai sensi dell'art.3 commi 4 e 5 della L.r. 30 aprile 2009, n. 7 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” i Comuni redigono piani strategici per la mobilità ciclistica tenuto conto del PRMC e del Piano provinciale, ove vigente, individuando la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico di livello locale, quali il sistema scolastico, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica e, in generale, gli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.
5	<u>Mitigazioni a verde</u> Nella realizzazione delle opere infrastrutturali e piste ciclabili, si propone di considerare interventi di

	mitigazione paesistico-ambientale ed ecologica, impiegando specie erbacee, arbustive ed arboree autoctone e idonee al contesto ecologico e territoriale in cui verrà realizzata l'opera, escludendo tassativamente le specie alloctone infestanti di cui all'elenco delle liste nere aggiornate con D.g.r. n. XI/2658 del 16 dicembre 2019 (che sostituiscono integralmente gli allegati D ed E della D.g.r. n. VIII/7736 del 24/07/2008). Inoltre, si suggerisce di prevedere, nella progettazione esecutiva, interventi che utilizzino le NBS (Nature Based Solutions) e delle tecniche di depaving/de-sealing. Le infrastrutture verdi vengono utilizzate con sempre maggiore frequenza per la mitigazione del rischio idraulico (gestione delle precipitazioni, dell'evapotraspirazione, della conservazione dei volumi immagazzinati nei corpi idrici, dell'infiltrazione e della produzione dei deflussi), la tutela della qualità delle risorse idriche, l'adattamento e la mitigazione dei cambiamenti climatici. Tra gli esempi, è possibile citare i gli spazi verdi di bioritenzione e infiltrazione per deflusso urbano delle acque piovane ("rain gardens"). In sede di progettazione/realizzazione dei singoli interventi e delle singole infrastrutture andranno valutati attentamente tutti quegli aspetti che possono interferire direttamente con le componenti ambientali in gioco. Da ultimo, si ricorda infine che le previsioni di nuove opere infrastrutturali, se non già comprese nel PGT vigente, costituiscono una variante dello stesso.
6	Conclusioni Si raccomanda di porre in atto tutte le misure previste dalla normativa per contenere l'aumento delle pressioni sulle matrici ambientali. Si sottolinea inoltre l'importanza di implementare il Sistema di monitoraggio e di verificare periodicamente la sua applicazione, al fine di tenere costantemente aggiornato lo stato di avanzamento del PUMS e individuare tempestivamente eventuali ripercussioni negative delle scelte di Piano sull'ambiente.
ATS Insubria – prot. n. 98733 del 20.08.2026	
n.	Osservazione
1	Qualità dell'aria e rumore Si raccomanda di sviluppare una valutazione degli effetti cumulativi derivanti dall'attuazione del Piano, verificando che le modifiche alla circolazione, alla sosta e alla distribuzione dei flussi di traffico non determinino trasferimenti delle criticità ambientali verso altre aree urbane. In particolare, dovranno essere analizzati: • qualità dell'aria, con particolare riferimento agli ossidi di azoto (NO₂), particolato atmosferico (PM₁₀ e PM_{2.5}) e altri inquinanti correlati al traffico veicolare; • clima acustico e possibili variazioni dei livelli di rumorosità nelle aree residenziali; • eventuali effetti cumulativi derivanti dalla contemporanea attuazione di altri strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale. Qualora emergano situazioni di criticità, dovranno essere previste adeguate misure di mitigazione. Per gli interventi di nuova edificazione o ristrutturazione di particolare rilevanza dovrà essere verificata la compatibilità con la classificazione acustica comunale. Particolare attenzione dovrà essere posta: • alla viabilità principale; • alle aree maggiormente esposte al traffico; • alla tutela dei ricettori sensibili. Durante la realizzazione degli interventi dovranno essere adottate misure atte a limitare: • emissione di polveri; • rumore; • vibrazioni; • dispersione di materiali; • impatti sulla viabilità.
2	Fasce di mitigazione La sistemazione a verde dovrà privilegiare specie autoctone, evitando invasive, e rispettare le indicazioni relative a beneficio microclimatico e filtraggio di polveri e rumore. Le fasce vegetate lungo infrastrutture viarie e corsi d'acqua costituiscono elementi essenziali di mitigazione degli impatti ambientali. Le operazioni di carico/scarico e la viabilità interna dovranno essere gestite nel rispetto della classe acustica IV e dei limiti normativi vigenti, tramite orari operativi e soluzioni progettuali volte a ridurre l'esposizione acustica della popolazione residente nelle immediate vicinanze. Si raccomanda il mantenimento e il potenziamento delle fasce

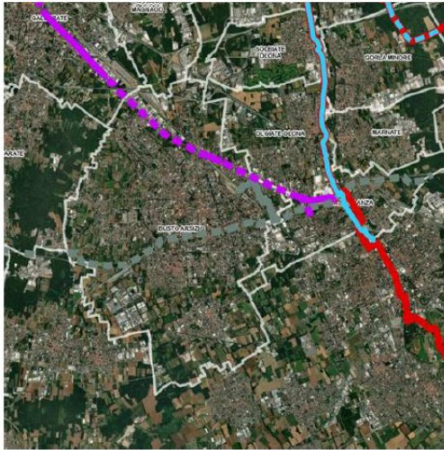
	verdi con funzione di: • abbattimento delle polveri sottili (PM10 e PM2.5); • riduzione della dispersione degli inquinanti atmosferici; • contenimento dell'inquinamento acustico; • incremento della continuità ecologica.
3	<u>Tutela della rete ecologica e biodiversità</u> La rete ecologica comunale dovrà essere mantenuta nella sua integrità funzionale, evitando fenomeni di frammentazione degli habitat. Gli interventi ammessi dovranno garantire: • utilizzo esclusivo di specie autoctone nelle sistemazioni a verde; • mantenimento dei corridoi ecologici e dei varchi territoriali; • tutela delle aree boscate e delle formazioni vegetazionali esistenti.
4	<u>Salute della popolazione</u> Si raccomanda di approfondire gli effetti del PUMS sulla salute pubblica, considerando sia gli impatti diretti sia quelli indiretti derivanti dalle modifiche della mobilità urbana. L'analisi dovrà porre particolare attenzione ai gruppi maggiormente vulnerabili, quali: • bambini e popolazione scolastica; • anziani; • persone con disabilità o ridotta mobilità; • soggetti affetti da patologie respiratorie e cardiovascolari; • popolazione residente nelle aree maggiormente interessate dalle modifiche della circolazione.
5	<u>Viabilità, traffico e mobilità dolce</u> Dovrà inoltre essere valutato il potenziale beneficio sanitario derivante dall'incremento della mobilità attiva (pedonale e ciclabile), dalla riduzione del traffico veicolare e dalla diminuzione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici e acustici. La viabilità e il traffico costituiscono fattori rilevanti di pressione ambientale, con effetti su qualità dell'aria, clima acustico e sicurezza. Si raccomanda il perseguimento di misure integrate di mitigazione, tra cui: • realizzazione di interventi di mitigazione acustica e paesaggistica (barriere, fasce verdi, distanze di rispetto); • miglioramento della fluidificazione della rete viaria (rotatorie, adeguamenti infrastrutturali); • potenziamento della mobilità sostenibile (piste ciclabili e percorsi pedonali); • incremento del trasporto pubblico; • limitazioni selettive al traffico veicolare nei centri abitati; • verifica della coerenza con la zonizzazione acustica comunale; • monitoraggio dei flussi di fruizione e della pressione su viabilità e sosta. Particolare attenzione dovrà essere posta alla riduzione delle emissioni atmosferiche (PM10, PM2.5, NOx, CO, SO2) e alla tutela della popolazione esposta. Si raccomanda di privilegiare la realizzazione di alberature e infrastrutture verdi lungo gli assi della mobilità attiva. Tali interventi contribuiscono a: • migliorare il microclima urbano; • ridurre gli effetti delle isole di calore; • incrementare l'ombreggiamento dei percorsi ciclopedonali; • favorire l'assorbimento degli inquinanti atmosferici; • migliorare la qualità paesaggistica e ambientale degli spazi pubblici.
6	<u>Consumo di suolo</u> Si raccomanda di privilegiare il contenimento del consumo di suolo, orientando le nuove previsioni urbanistiche verso il recupero del patrimonio edilizio esistente e l'uso efficiente e sostenibile delle risorse territoriali, nel rispetto della naturalità dei luoghi. È necessario limitare l'ulteriore impermeabilizzazione del suolo, al fine di favorire la ricarica delle falde acquifere e il mantenimento degli equilibri idrogeologici ed ecosistemici.
7	<u>Accessibilità e sicurezza ambientale</u> Gli interventi dovranno garantire condizioni di sicurezza e accessibilità per tutte le categorie di utenti, con particolare riferimento ai soggetti vulnerabili (bambini, anziani, persone con disabilità). Dovrà essere assicurato: • superamento delle barriere architettoniche ai sensi della normativa vigente; • separazione dei flussi veicolari e pedonali;

	• percorsi protetti e sicuri; • adeguata illuminazione e segnalazione degli spazi pubblici.
8	<u>Perimetrazioni e fasce di rispetto</u> Si raccomanda particolare attenzione nella definizione e gestione delle perimetrazioni e delle fasce di rispetto, con riferimento a centri abitati, aree pedonali, assetti geologici, cimiteri, infrastrutture ferroviarie e stradali, elettrodotti, impianti di trattamento rifiuti, depuratori, corsi d'acqua e laghi, al fine di garantire adeguati livelli di tutela ambientale e sanitaria.
9	<u>Monitoraggio</u> Si suggerisce di monitorare almeno i seguenti indicatori: • qualità dell'aria; • livelli di rumore ambientale; • utilizzo della mobilità ciclabile e pedonale; • utilizzo del trasporto pubblico locale; • ripartizione modale degli spostamenti; • utilizzo delle infrastrutture ciclabili e dei servizi di bike sharing; • emissioni climalteranti correlate alla mobilità urbana.
10	<u>Conclusioni</u> Fatti salvi i pareri di competenza degli altri Enti coinvolti nel procedimento. Si esprime parere favorevole all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ritenendo condivisibili gli obiettivi di promozione della mobilità sostenibile, della sicurezza stradale e della riduzione degli impatti ambientali, con la raccomandazione che le osservazioni sopra riportate siano adeguatamente considerate nelle successive fasi della procedura di VAS.
FIAB – prot. n. 98758 del 20.08.2026	
n.	Osservazione
1	Relativamente ai punti del BICIPLAN: 3.2 Piano Regionale Mobilità Ciclistica. Si segnala che l'aggiornamento al piano della mobilità ciclistica (dgr XII/6069 del 27/04/2026) individua Busto Arsizio quale: Comuni “nodo” che presentano spostamenti con i comuni confinanti e comuni di pianura con collegamenti di continuità. Con le conseguenti indicazioni sulla rete; “Per i comuni che risultano “nodo” rispetto ai comuni limitrofi, l'offerta da realizzare dovrebbe essere, in genere, di breve distanza. Le possibili azioni dovrebbero prevedere la connessione di percorsi ciclabili di livello locale o provinciale, per realizzare la continuità dei percorsi tramite tratti intercomunali mancanti. Risultano prioritari i collegamenti intercomunali nei casi in cui assicurano il raggiungimento di scuole superiori con bacini estesi ai comuni limitrofi, i collegamenti intercomunali con zone produttive ambiti di servizi (ad es. ospedali) con bacini che interessano più comuni e i collegamenti dei comuni non dotati di stazioni ferroviarie con le stazioni di riferimento.” 4. La mobilità ciclistica attuale. Di difficile lettura il grafico 4.3. Analisi dell'incidentalità. Non sembra essere riportata una valutazione sui nodi critici emersi dalla individuazione degli incidenti (classificati solo per via). I dati arrivano al 2020. Per un aggiornamento dei dati ed una individuazione puntuale geolocalizzata può essere utile anche l'utilizzo del Sistema di analisi della incidentalità ciclistica elaborato dal Dipartimento di Architettura e Studi Urbani - Craft dati 22-23-24 https://public.tableau.com/app/profile/emilio.guastamacchia/viz/Dashboard2MAPPADEGLIINCIDENTICICLISTICI-20222023e2024/LaMappa 6. La mobilità ciclistica di progetto. Fra gli obiettivi di progetto andrebbe inserito: Realizzazione di condizioni generali di percorribilità della rete stradale comunale in sicurezza da parte delle utenze vulnerabili (ciclisti, ma anche pedoni) attraverso l'integrazione della rete ciclabile ampliata con tutte le forme di riqualificazione degli spazi urbani (zone 30, strade scolastiche, zone pedonali etc) 8. Abaco degli interventi Si apprezza il riferimento ai materiali citati. Vista la complessità dei temi trattati sembrerebbe opportuno un approfondimento con schemi tipologici delle diverse casistiche che si ripetono sul territorio sia per quanto

	riguarda la rete ciclabile che per gli interventi di moderazione. In questo modo il Piano può superare la mera sfera pianificatoria e dare la possibilità di trasformare il Piano stesso in atti concreti da sviluppare nel breve periodo, come meglio indicato ai punti sottostanti.
2	1. Esempi disegnati di interventi agli incroci o dove necessario. 1.1. A nostro parere occorre che sia indicata una sorta di documento che contenga le “linee guida” per tutto quello che deve essere fatto nel periodo della validità del PUMS al fine di moderare la velocità automobilistica e ridurre gli incidenti per facilitare il lavoro dei Tecnici Comunali nella redazione delle opportune modifiche alla viabilità. Esistono in merito numerose pubblicazioni, anche a cura del Centro Studi di FIAB che possono essere di supporto. 1.2. Per il controllo dell’incidentalità sulle strade, riteniamo che le misure “smart” (semafori, telecamere), siano una buona scelta in grado di generare introiti, ma che occorra mettere l’accento anche su misure strutturali di rallentamento del traffico con il ridisegno delle strade, che non siano solo segnaletica orizzontale. L’eccesso di velocità è stato lamentato da un elevatissimo numero di cittadini che spesso si ritrovano a fare i conti con l’impossibilità di muoversi a piedi anche semplicemente attraversare una strada sulle strisce pedonali.
3	2. Sistema di parcheggi auto e parcheggi di interscambio per i mezzi da carico in centro. 2.1. La ZTL non può essere trattata come un parcheggio per mezzi (camion e furgoni) ogni mattina. Il problema è ben individuato nei documenti presentati. I risultati sulla pavimentazione si vedono. 2.2. Predisporre aree di sosta che favoriscano mezzi alternativi per le consegne quotidiane come le cargo bike sicuramente alleggerirebbe la pressione sull’intero centro città. 2.3. Per la sosta, specie davanti alle scuole o le stazioni ferroviarie, il sistema del kiss&ride “funziona” ma presenta purtroppo l’inconveniente del successivo e spesso inevitabile “pick&ride”. Se il primo è di facile gestione “arrivo-lascio-riparto”, il secondo, specie davanti alle scuole non è ipotizzabile perché chiunque debba “raccolgere” arriva con orari non coincidenti con la presenza della persona da raccogliere, riducendosi a lasciare la vettura ovunque “solo per 5 minuti”, generando una gran mole di auto in divieto di sosta e finendo per danneggiare le aree circostanti, specialmente marciapiedi, non progettati per sopportare i carichi indotti dalle autovetture.
4	3. Postazioni sosta delle biciclette: 3.1. Riteniamo opportuno che siano previste ed accettate dalla Amministrazione Comunale rastrelliere, solo del modello con bracci per il fissaggio del telaio. Tutte le altre esistenti, non funzionali alla salvaguardia della bicicletta devono essere eliminate. 3.2. Seguendo il principio delle linee guida, tutti gli interventi, anche in aree private (condomini, centri commerciali ecc) devono recepire la necessità di predisporre rastrelliere o portabiciclette singoli con le caratteristiche indicate al punto 3.1. 3.3. Le rastrelliere devono essere diffuse capillarmente, alla stregua della sosta delle auto su strada. Questo consente a chi si sposta in bicicletta di raggiungere in maniera capillare la sua destinazione risparmiando il tempo per la ricerca di una parcheggio per lasciare la bicicletta. 3.4. Le rastrelliere devono essere ben visibili e per nessun motivo collocate sopra le griglie di areazione degli edifici. 3.5. Deve essere introdotto il concetto che non si può vietare la sosta delle biciclette all’interno delle aree condominiali, specie se gli edifici in questione sono dotati di uffici. 3.6. Tutte le scuole di ogni ordine e grado devono essere dotate nelle loro aree interne di spazi dedicati alla sosta delle biciclette, con rastrelliere moderne, buona illuminazione e se allo scoperto dotate di alberi che attenuino il calore solare. A differenza delle automobili, molte parti delle biciclette non sono progettate per rimanere esposte ai raggi solari per lungo tempo. Le selle e le plastiche in genere (manopole) soffrono molto i raggi ultravioletti. 3.7. Le velostazioni da predisporre nei principali poli di attrazione, ben visibili e facilmente individuabili (alla stregua di un normale parcheggio di un supermercato), oltre a far parte architettonica-funzionale del polo per il quale svolgono il servizio, non possono essere “videosorvegliate” ma devono tornare ad essere custodite, almeno per 15-18 ore con turni del personale. La sola videosorveglianza non è un deterrente abbastanza efficace. L’istituzione di un servizio di custodia, a pagamento o in abbonamento, potrebbe essere efficacemente affiancato ad un servizio di “prima ciclofficina” per le piccole riparazioni negli orari di deposito della bicicletta. 3.8. Riteniamo che, le stazioni di ricarica elettriche, per la mobilità cittadina rischino di essere costose e sostanzialmente sottoutilizzate (occorrerebbe portarsi dietro il caricabatteria, scomodo pesante ed ingombrante). Dovranno essere pertanto limitate ad alcune zone specifiche. Tali zone devono essere posizionate in centro, ben

	illuminate e con forte passaggio di persone che faccia da deterrente ai furti di mezzi intrinsecamente costosi.
5	4. Tipi di infrastrutture 4.1. Allo scopo di definire correttamente la lunghezza delle ciclabili disponibili, appare totalmente superfluo inserire quelle della zona industriale nelle quali, per cattiva manutenzione e totale scollegamento dal tessuto cittadino, si fatica a trovare persone che non siano "dedite" ad attività ludiche mentre il PUMS deve avere il focus sui collegamenti, cittadini e con le realtà urbane circostanti. La manutenzione di tali percorsi, non funzionali agli spostamenti cittadini potrebbe risultare particolarmente onerosa e disperdere risorse importanti per lo sviluppo della rete. Data la conformazione delle strade di quella zona si potrebbe optare per riportare le biciclette in strada con una segnaletica come quella delle corsie ciclabili. 4.2. Riteniamo fondamentale riportare le biciclette in strada e non sui marciapiedi per non mettere in conflitto due utenze (ciclisti e pedoni) che perseguono scopi differenti e si spostano con velocità non compatibili. Riportare le biciclette in strada rende possibile normalizzare la velocità di percorrenza delle strade, specie quelle che possono essere considerate assi di collegamento dove le velocità dei mezzi a motore sono spesso incompatibili con la presenza di persone in città. Da qui si evince che gli unici "itinerari ciclopedonali" ragionevolmente accettabili sono quelli in zona (come la ZTL) dove il traffico motorizzato è di fatto ridotto quasi a zero. 4.3. Le piste ciclabili negli itinerari cittadini devono essere rigorosamente a singolo senso di marcia. Quelle a doppio senso di marcia, se non diversamente possibile, devono essere limitate a tutte quelle zone dove non ci sono intersezioni per evitare continue interruzioni ed attraversamenti stradali, spesso fonte di collisioni con i mezzi motorizzati. Fermi restando i minimi previsti di legge (150 cm senso unico, 250 cm doppio senso) occorre valutare attentamente che la maggior facilità di percorrenza di un itinerario (maggiore ampiezza del tracciato) ne stimola l'utilizzo. 4.4. Per una corretta "diffusione" della cultura degli spostamenti in bicicletta occorrerà predisporre, oltre ad un adeguato piano di comunicazione, anche una serie di opuscoli "tecnici" informativi che consentano ai normali cittadini di valutare correttamente gli interventi messi in opera per apprezzarne la rispondenza alle norme del CdS ed ai contenuti del PUMS. 4.5. Per scoraggiare l'uso improprio delle ciclabili, occorrerà una maggiore inflessibilità nella sanzione della sosta su ciclabile.
6	5. Inquinamento 5.1. Risulta importante a nostro avviso il sostegno alla mobilità leggera ed al TPL mediante l'introduzione di misure volte a rendere progressivamente sempre più evidente la minor efficienza dell'auto privata negli spostamenti cittadini. L'uso e l'abuso dell'auto privata in città contribuisce a generare l'aumento degli inquinanti gassosi e la presenza di PM2.5 generata anche dal rotolamento degli pneumatici in particolare aumento a causa dell'aumento del peso delle vetture private, specie quelle elettriche che se sono "esenti" dalla produzione locale di inquinanti gassosi, non sono altrettanto esenti dal consumo delle pavimentazioni dovuto al peso.
7	6. Collegamenti intercomunali 6.1. Occorre a nostro parere ribadire e sottolineare l'importanza del collegamento della rete ciclabile di Busto Arsizio con il sistema portante della Valle Olona che collega la città ad una area vasta, dalla Svizzera fino alla Città Metropolitana di Milano. 6.2. Occorre prestare particolare attenzione alla parte di collegamento interurbano ciclabile ed anche pedonale tra il quartiere di Borsano, Legnano (Ospedale) e Dairago (confine). Tali direttrici di collegamento necessitano naturalmente un accordo sovracomunale che non può essere sottovalutato in quanto i collegamenti fra la città ed i servizi primari esterni sono fondamentali.
8	7. Strade scolastiche. 7.1. Si tratta di un argomento di grande interesse e particolarmente delicato. Occorre stabilire e concordare quale sia il metodo della "formazione" delle strade scolastiche, quale sia il "percorso di avvicinamento" che possa commutare una situazione esistente (auto parcheggiate davanti ad ogni scuola in certe ore della giornata, in spregio ai dettami del CdS) in una nuova situazione dove i ragazzi di ogni età non siano prigionieri di abitudini di spostamento non più consone a questo tempo. 7.2. Riteniamo che per un avvicinamento graduale alla visione delle strade scolastiche possano essere confezionati questionari da sottoporre alle scuole per capire e verificare l'accessibilità attorno alle scuole, come disincentivare altri ingorghi a 2 isolati di distanza e sfruttare la presenza di parcheggi che abbiano diverse funzioni a seconda degli orari. Per questo riteniamo opportuno (come si legge anche nel documento) che la

	realizzazione di Strade e Piazze scolastiche sia preceduto da un percorso di progettazione partecipata per essere implementata nel tessuto cittadino senza rischi di rigetto. 7.3. Le strade scolastiche devono essere uno dei "punti" del sistema ciclabile quindi facili da percorrere o da raggiungere, ben illuminate di sera ed ombreggiate di giorno.
RFI – prot. n. 99022 del 21.08.2026	
n.	Osservazione
1	Nel contributo di RFI non si fornisce alcun parere in merito al PUMS ma si individuano le prescrizioni a cui attenersi nella fase di attuazione a fronte di eventuali interventi interessanti o prossimi alla rete ferroviaria.
Lega Ambiente – prot. n. 99346 del 24.08.2026	
n.	Osservazione
1	TPL 1) Prevedere un sistema di trasporto a chiamata con navetta (meglio se con bus elettrici e piattaforma di ricarica con pannelli solari) sull'esempio di quello esistente a Milano nelle ore notturne. Questo tipo di trasporto è molto adatto alla popolazione anziana (che a Busto in previsione sarà sempre più numerosa) che ha difficoltà a raggiungere una fermata di TPL o a muoversi dalla fermata di arrivo al luogo prescelto. Il sistema di trasporto di cui si suggerisce l'inserimento potrebbe anche essere attuato con l'acquisto di navette elettriche e affidamento a una società terza/cooperativa. 2) Prevedere che alle fermate della TPL siano garantiti posti a sedere coperti, pensilina a protezione della pioggia, cestino e stallo per biciclette. 3) I pannelli informativi del trasporto pubblico siano più chiari e di immediata leggibilità prendendo ad esempio quelli di Milano.
2	Bike sharing e car sharing 1) Per quanto riguarda l'implementazione di colonnine di ricarica di veicoli elettrici riteniamo che la previsione sia troppo generica e che manchi uno studio e una proposta sulla loro allocazione. 2) Il bike sharing, se lo si vuole riproporre, deve essere previsto con stazioni di sosta in tutti i quartieri di Busto. Riteniamo che l'insuccesso di esperimenti precedenti sia dipeso anche da questo errore progettuale (su Milano il problema dell'estensione non sussiste, non si comprende perché non sia risolvibile a Busto).
3	Parcheggi 1) L'eliminazione a gennaio della gratuità della sosta delle auto elettriche confligge con l'affermazione di voler promuovere i veicoli a emissioni zero. 2) I parcheggi di interscambio presso Stazioni FS e Nord dovrebbero rimanere gratuiti per incentivare l'uso del trasporto pubblico ferroviario.
4	Biciplan 1) Il progetto di realizzare nuove piste/corsie ciclabili, oltre a quelle previste dal PUT e da Gipadua, pare comunque insufficiente. 2) Presso le stazioni ferroviarie non è sufficiente la velostazione, peraltro sempre poco sicura. Occorre ripristinare il deposito con custodia e ciclofficina nell'edificio vicino alla stazione FS (come in passato) e nella nuova stazione Nord, riservando spazi sufficienti. 3) Mancano i collegamenti ciclabili con l'esterno, cioè con i paesi confinanti (Dairago, Gallarate, Olgiate, ecc...) 4) Manca l'ultimazione del percorso sospeso dei 5 ponti. All'arrivo a terra il ciclista e il pedone si trovano letteralmente in mezzo alla strada, mancando marciapiedi e percorso ciclabile.
Provincia di Varese – prot. n. 99419 del 24.08.2026	
n.	Osservazione
1	Nel documento si DECRETA: "1) DI APPROVARE gli esiti dell'istruttoria contenuti nell'allegato documento tecnico datato 24/08/2026 (allegato A) che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto, relativo alla valutazione ambientale strategica del PUMS del Comune di Busto Arsizio 2) DI RITENERE che gli obiettivi e lo scenario generale del PUMS indirizzino le politiche in materia di mobilità verso una maggiore sostenibilità ambientale;

	3.DI RICHIAMARE le ulteriori indicazioni fornite nell’Allegato tecnico utili al perfezionamento degli atti prima dell’adozione del Piano;” (...) Gli esiti dell’istruttoria di cui all’allegato A riportano: “Con riferimento a quanto emerso dall’istruttoria tecnica si può affermare che gli obiettivi e lo scenario generale del PUMS, così come valutato dal Rapporto Ambientale, indirizzino le politiche comunali in materia di mobilità verso una maggiore sostenibilità ambientale. Si richiamano le ulteriori indicazioni fornite nella presente istruttoria utili al perfezionamento degli atti prima dell’adozione del Piano.”
	Allegato A al parere della Provincia
2	Considerazioni generali (...) Si ricorda l’opportunità di precisare anche in sede di adozione del PUMS, la natura del Piano quale <i>"strumento di pianificazione strategica"</i> e che <i>"il PUMS non ha effetti conformativi sulla disciplina d'uso dei suoli"</i>, ciò al fine di chiarire che lo stesso costituisce uno strumento non conformativo dei suoli ai sensi della L.R. 12/2005 e che, pertanto, non comporta variante al PGT né necessita di verifica di compatibilità. (...)
3	(...) Considerazioni puntuali: Rete ciclopedonale Il Biciplan prende avvio dall’analisi di una rete ciclabile esistente di circa 28 km, caratterizzata da elevata frammentazione e dalla mancanza di collegamenti diretti tra i principali poli urbani. Per superare tali criticità il Comune ha sviluppato il progetto “Una Gipadüa per Busto”, che prevede circa 17 km di nuovi percorsi ciclabili finalizzati a collegare quartieri, scuole e tratti esistenti, portando la rete complessiva a circa 44,9 km. Su questa base il Biciplan sviluppa ulteriori interventi di completamento e ricucitura della rete, fino a raggiungere circa 78 km complessivi, con particolare attenzione all’intermodalità con il sistema ferroviario e all’accessibilità ai principali poli attrattori (in particolare scuole, ospedali stazioni, luoghi di attrazione turistica quali edifici storici, sacri e parco Alto Milanese). Si evidenzia tuttavia, ai fini di una maggior integrazione con la rete ciclabile sovracomunale e con le dorsali provinciali della mobilità lenta, la necessità di individuare e considerare i possibili punti di connessione tra la rete comunale e quella dei territori limitrofi, tenendo altresì conto delle infrastrutture ciclabili esistenti e di quelle pianificate nei comuni confinanti. In un’ottica di contestualizzazione e integrazione della rete di Busto Arsizio nel sistema ciclopedonale provinciale, si ritiene inoltre opportuno che le analisi e le relative cartografie di Piano considerino la presenza delle dorsali ciclopedonali provinciali che interessano il territorio comunale. In particolare, si fa riferimento alla Dorsale Malpensa-Saronnese (rappresentata in grigio nella mappa) e alla Dorsale del Sempione (rappresentata in magenta), individuate sia dalla revisione del PTCP sia dal PSMC, come riportato nell’estratto cartografico seguente.  Estratto cartografico revisione PTCP. (...)

[illegible][illegible]
$$(\dots)$$

4

$$\left(\begin{array}{c} \vdots \\ \vdots \\ \vdots \end{array} \right)$$

Con riferimento alle aree di sosta individuate dal Piano riportate nello stralcio a seguire, si rileva che il Rapporto Ambientale non effettua una verifica puntuale delle singole localizzazioni. La valutazione degli effetti viene infatti sviluppata in termini complessivi sull'intero sistema della sosta, assumendo che vi siano benefici in relazione alla riduzione della congestione e al riequilibrio modale. La scala di rappresentazione non permette di

	esprimere una valutazione puntuale circa la mancanza di criticità ambientali. In relazione a dette aree per la sosta si dovrà prestare particolare attenzione alle caratteristiche di eco-compatibilità (materiali e/o eventuali impianti integrati per la produzione di energie rinnovabili come, ad esempio, pensiline fotovoltaiche e quant'altro) e di miglioramento della qualità urbana (facendone occasione di rigenerazione di zone abbandonate o con un utilizzo monofunzionale/saltuario).
5	(...) Considerazioni puntuali: Paesaggio Il PUMS propone una graduale pedonalizzazione delle aree a contorno del centro storico, nonché il miglioramento delle connessioni pedonali esistenti, si osserva dunque una generale coerenza e sostenibilità rispetto agli indirizzi del Piano provinciale che si pone l'obiettivo di rafforzare la qualità paesaggistica del territorio anche attraverso la riqualificazione degli spazi urbanizzati e la promozione di forme di mobilità sostenibile in grado di migliorare la fruizione del territorio e la qualità dell'ambiente urbano. Ad ogni modo, in relazione alla realizzazione di nuovi tratti ciclabili in aggiunta e a completamento della rete esistente, si raccomanda una valutazione delle specificità paesaggistiche locali così come di privilegiare nella loro realizzazione sedimi di sentieri esistenti, ciò in un'ottica di riduzione del consumo di suolo e di minimizzazione di eventuali delle interferenze con il contesto paesaggistico di riferimento. (...) Parere Ufficio d'ambito 11 allegato al parere della Provincia di Varese
6	(...) A livello generale non si ravvisano particolari criticità; sarà tuttavia necessario valutare gli effetti dell'attuazione di ogni singolo intervento soprattutto in termini di interferenze. Si rammenta altresì la necessità di rispettare, nell'attuazione degli interventi, le zone di tutela assoluta dei pozzi di captazione ad uso idropotabile, sia pubblici che privati, attivi o censiti per evitare potenziali infiltrazioni di inquinanti. Con riferimento al sistema di raccolta, trattamento e smaltimento, si segnala che, come previsto dall'art. 10 del R.R. 6/2019, in presenza di fognature di tipo unitario, le acque meteoriche di dilavamento devono essere prioritariamente smaltite in recapiti diversi dalla pubblica fognatura e gli scarichi delle acque meteoriche di dilavamento provenienti da aree assoggettate all'applicazione del regolamento regionale 23 novembre 2017, n. 7 devono rispettare gli obblighi previsti dallo stesso R.R. 7/2017. Relativamente allo smaltimento delle acque meteoriche non soggette a R.R. 04/2006, si fa inoltre presente l'art 57 comma 7 del Regolamento del Servizio Idrico Integrato approvato il 22.03.2022 dal CdA dell'Ufficio d'Ambito: “Lo scarico di acque meteoriche nelle reti fognarie pubbliche destinate alla raccolta dei reflui urbani non regolamentate ai sensi del Regolamento Regionale n° 4/06, art. 3 e fuori dai casi di cui ai precedenti commi è vietato.” Si rammenta, infine, che tutti gli interventi di trasformazione del suolo comportanti variazione di permeabilità superficiale, compresi gli interventi relativi alle infrastrutture stradali, loro pertinenze e i parcheggi, come normato dall'art. 58 bis della L.R. n. 4 del 15.03.2016, dovranno essere conformi alla normativa vigente in materia di invarianza idraulica (R.R. n. 7/2017, aggiornato con R.R. n. 8/2019). Si sottolinea che la separazione e gestione locale delle acque meteoriche a monte dei ricettori, favorendo per esempio il loro riutilizzo, consente di governare meglio i deflussi urbani nonché permette la ricarica della falda. (...)
7	(...) Si riporta il parere del gestore Alfa S.r.l.: <i>“A riscontro dell'avvio del procedimento e della convocazione della conferenza di VAS connessa al procedimento di adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), pervenuta in data 14.07.2026, preso visione degli elaborati messi a disposizione, si comunica che la società scrivente ha in gestione per il Comune di Busto Arsizio il servizio di acquedotto, fognatura e depurazione.</i>

*In questa fase preliminare del procedimento che porterà all'approvazione del PUMS, lo scrivente ufficio non può esprimere uno specifico parere di competenza, ma solo segnalare che non si rilevano in questo momento ed in linea generale, elementi ostativi a riguardo.
Pertanto, valutazioni di maggior dettaglio sulle reti esistenti e relative eventuali interferenze, potranno essere effettuate solo nelle successive fasi di progettazione puntuale delle opere previste dal Programma.*

In relazione a quanto sopra esposto, si riscontra che le osservazioni riguardano in minima parte la VAS e la sostenibilità del Piano mentre nella grande maggioranza sono relative ai contenuti di Piano veri e propri, indicando aggiornamenti o puntualizzazioni necessarie ai documenti progettuali o proponendo integrazioni migliorative dei contenuti dello stesso. In sintesi, le osservazioni riguardano:

- l'aggiornamento della rete del trasporto pubblico locale secondo quanto previsto dal programma di bacino;
- l'aggiornamento degli scenari di riferimento per includere i progetti in corso di sviluppo sul territorio (Nuovo Ospedale di Busto Arsizio e Gallarate; Variante alla SS 341 – Bretella di Gallarate);
- relativamente alla ciclabilità, l'adeguamento della documentazione all'ultimo aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica;

Visti i verbali della Conferenza di Valutazione;

per tutto quanto esposto

DECRETA

di esprimere, ai sensi dell'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006, così come modificato dal D.Lgs. n. 4/2008, e ai sensi della D.C.R. n. 351/2007 e della D.G.R. n. 6420/2007 e ss.mm.ii., **PARERE POSITIVO** circa la compatibilità ambientale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città di Busto Arsizio, **a condizione che il Piano venga revisionato conformemente alle osservazioni che seguono nella tabella sotto riportata.**

Agenzia TPL – prot. n. 94507 del 06.08.2026	
n.	Osservazione
1	Nell'apprezzare il percorso intrapreso dall'Amministrazione comunale e condividendone gli obiettivi generali di promozione della mobilità sostenibile, si rileva che la rete del trasporto pubblico locale rappresentata nel PUMS risulta, allo stato attuale, difforme rispetto a quella prevista dal Programma di Bacino approvato da Regione Lombardia con DGR n. XII/4401 del 20 maggio 2025. Tale Programma costituisce il riferimento vigente sul quale questa Agenzia sta basando la gara pubblica per l'affidamento del servizio. Per tale ragione, sulla base della documentazione esaminata, non è al momento possibile esprimere parere favorevole in merito agli aspetti del Piano attinenti al trasporto pubblico locale. Si ritiene pertanto opportuno un confronto tecnico volto a garantire la piena coerenza tra il PUMS e la programmazione di bacino.
2	Si evidenzia inoltre, in via preventiva, che gli interventi previsti dal Piano non dovranno compromettere la regolare esecuzione del servizio di trasporto pubblico.

	In particolare, dovranno essere evitate modifiche ai percorsi esistenti, spostamenti di fermate, nonché riduzioni della sezione stradale al di sotto di 5,50 m sulle strade a doppio senso di circolazione interessate dal transito dei mezzi TPL. Eventuali interventi che incidano su tali elementi dovranno essere preventivamente condivisi con l'Agenzia, in quanto potrebbero richiedere l'avvio di un nuovo procedimento autorizzativo.
Ferrovie Nord – prot. n. 95474 del 10.08.2026	
n.	Osservazione
1	In merito alla comunicazione nostro prot. n. 7443 del 10/07/2026 relativa al procedimento in oggetto, esaminata la documentazione allegata, la Scrivente precisa che è attualmente in fase di redazione il Piano di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE) del progetto FILI per le aree del Masterplan sulla copertura del tracciato ferroviario della Città di Busto Arsizio. In relazione alla documentazione di pianificazione, si evidenzia che il progetto, nella sua impostazione generale e nei suoi obiettivi, non modifica sostanzialmente gli elementi del progetto FILI già considerati. Gli approfondimenti progettuali in corso riguardano principalmente lo sviluppo e la definizione delle soluzioni tecniche, senza alterare gli elementi strategici e le finalità dell'intervento già assunti nel PUMS. Pertanto, la descrizione riportata nella documentazione VAS può essere considerata superata negli aspetti di dettaglio progettuale, mentre restano confermati gli obiettivi e i contenuti fondamentali del progetto.
Regione Lombardia – prot. n. 96904 del 13.08.2026	
n.	Osservazione
1	La Relazione Progettuale definisce un orizzonte temporale di medio termine (indicato al 2030) e specifica che le azioni e interventi di carattere infrastrutturale individuate dal Piano sono riferite a sistemazioni degli spazi stradali orientate alla sicurezza stradale. Il Piano dichiara di non prevedere - e quindi non analizza – “nuove infrastrutture viarie dedicate agli autoveicoli e nuovi parcheggi in struttura o su strada” (cfr. pag. 5 Relazione Progettuale); viene inoltre esplicitamente rimandato ai successivi aggiornamenti del PUMS la verifica di coerenza con i futuri aggiornamenti del Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) di Regione Lombardia e degli ulteriori progetti che si svilupperanno sul territorio (es. nuovo Ospedale di Busto Arsizio – Gallarate). A tale riguardo occorre ricordare che l'Accordo di Programma per la realizzazione del nuovo ospedale di Busto Arsizio e Gallarate, approvato con D.P.G.R. 27 ottobre 2023 - n. 102 riporta le opere infrastrutturali previste/da prevedere nell'ambito della programmazione delle rispettive Amministrazioni Comunali e l'apertura al pubblico dell'Ospedale è attualmente prevista con un orizzonte temporale coerente con il Piano. La scelta di sviluppare il Piano senza considerare le nuove infrastrutture viarie, come, ad esempio, la variante alla Strada Statale 341 (cd. Bretella di Gallarate), e le nuove trasformazioni urbanistiche di rilievo (nuovo ospedale), determina nel PUMS una non completa valutazione degli effetti sulla mobilità all'interno del territorio comunale. Si chiede pertanto di sviluppare uno scenario di lungo periodo, oltre il 2030, che tenga conto sia degli impatti derivanti dalla realizzazione del nuovo ospedale Busto Arsizio e Gallarate, sia degli effetti sulla mobilità e sul traffico connessi alla realizzazione delle opere pianificate e/o in corso di realizzazione, quale la citata variante alla Strada Statale 341. Tale valutazione risulta particolarmente necessaria nell'ambito del PUMS, in quanto il Piano deve considerare anche gli interventi infrastrutturali localizzati al di fuori del confine comunale che, per caratteristiche, dimensioni e relazioni con la rete viaria esistente, possono determinare significative ricadute sulla domanda di mobilità e sui flussi di traffico nel territorio comunale.
2	Inoltre, si evidenzia che, in merito alle Ciclovie, nella documentazione del PUMS è richiamato il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) del 2014. Si segnala che con DGR n. XII/6069 del 27/04/2026 il PRMC è stato aggiornato e sarebbe opportuno adeguare la documentazione alla pianificazione vigente. L'aggiornamento del PRMC è consultabile al seguente link : https://www.regione.lombardia.it/infrastrutture-trasporti-e-mobilita/infrastrutture-stradali-eciclabili/piano-regionale-della-mobilita-ciclistica
3	La documentazione esaminata non propone inoltre un inquadramento della ciclabilità di livello sovracomunale riportando i percorsi che, pur non interessando direttamente il territorio comunale, costituiscono la rete di livello regionale e comunale quali: percorso 14 Greenway pedemontana, percorso 16 valle Olona, percorso 6 Villoresi. Sarebbe pertanto opportuno individuare l'interconnessione con la rete sovralocale, con particolare riferimento al percorso 16 valle Olona.
4	Infine, l'intermodalità tra mobilità ciclistica e trasporto pubblico, con particolare attenzione alle stazioni

	ferroviarie, trova nel progetto “FILI BUSTO” soddisfazione mediante un progetto di rigenerazione urbana, una profonda riqualificazione e potenziamento dell’ambito per la riattivazione del polo attrattore, motivo per cui si chiede una particolare attenzione ai collegamenti ciclabili tra le stazioni che servono il territorio.
ARPA Lombardia – prot. n. 98633 del 20.08.2026	
n.	Osservazione
1	In linea generale si valutano molto positivamente le azioni descritte dal PUMS, che possono costituire una seria opportunità per modificare comportamenti poco sostenibili dell’utenza urbana. Nel complesso si può affermare che tutte le azioni del PUMS risultano essere orientate alla sostenibilità ambientale, alla riduzione delle emissioni inquinanti atmosferiche, climalteranti e acustiche, al perseguimento di una maggiore qualità ambientale dell’ambito urbano, al miglioramento delle mobilità delle persone e delle condizioni della circolazione e della sicurezza stradale. Si riportano di seguito alcune osservazioni relative alle componenti ambientali.
2	<u>Risparmio energetico ed Inquinamento luminoso</u> In merito al risparmio energetico, obiettivo anch'esso del PUMS, al fine di realizzare una corretta ed efficiente illuminazione di strade, parcheggi, piste ciclabili, si ricorda di adottare le disposizioni previste dalla L.r. 5 ottobre 2015, n. 31 “Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell’inquinamento luminoso”, in sostituzione dell’abrogata L.R. 17/00, seguendo le norme tecniche definite del Regolamento di cui all’art.4 della citata L.r., inerenti l’impiego di sorgenti luminose a ridotto consumo e ad elevate prestazioni illuminotecniche, con un aumento del risparmio energetico e una riduzione dell’inquinamento luminoso. La corretta installazione delle fonti luminose appare particolarmente importante in considerazione dell’appartenenza del comune alla fascia di rispetto dell’Osservatorio astronomico Città di Legnano, del New Millennium Observatory di Mozzate e dell’Osservatorio Astronomico di Tradate, nonché delle aree di rilevanza naturalistica circostanti, che costituiscono zone di particolare tutela dall’inquinamento luminoso.
3	<u>Suolo</u> Si segnala che Regione Lombardia ha approvato la Legge Regionale n. 4 del 15 marzo 2016 “Revisione della normativa regionale in materia di difesa del suolo, di prevenzione e mitigazione del rischio idrogeologico e di gestione dei corsi d’acqua” che introduce il concetto di invarianza idraulica e modifica la L.r.12/2005 e s.m.i., inserendo l’art.58 bis. Tale articolo stabilisce che le trasformazioni dell’uso del suolo comportanti variazioni di permeabilità superficiale, compresi gli interventi relativi alle infrastrutture stradali, loro pertinenze, parcheggi e aree di sosta, debbano rispettare il principio dell’invarianza idraulica e idrologica, anche mediante l’applicazione dei principi e dei metodi del drenaggio urbano sostenibile, attenendosi a quanto specificato nel R.R. 23 novembre 2017 – n. 7 e s.m.i. Si rammenta che in tutti gli interventi in cui si determini la produzione di terre e rocce da scavo si dovrà procedere con percorsi giuridici differenti che comportano l’attribuzione della qualifica al materiale prodotto diversa a seconda del percorso intrapreso: 1) rifiuto ai sensi della parte IV del D.lgs. 152/06; 2) sottoprodotto ai sensi del DPR 120/2017; 3) riutilizzo in sito ai sensi dell’art. 185 c.1 lettera c del D.lgs. 152/06; 4) end of waste da campagna mobile per recupero terre con qualifica rifiuto.
4	<u>Piste ciclabili</u> Per la progettazione delle piste ciclabili si consiglia di fare riferimento all’Abaco delle buone pratiche del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC). Ai sensi dell’art.3 commi 4 e 5 della L.r. 30 aprile 2009, n. 7 “Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica” i Comuni redigono piani strategici per la mobilità ciclistica tenuto conto del PRMC e del Piano provinciale, ove vigente, individuando la rete ciclabile e ciclopedonale quale elemento integrante della rete di livello regionale e provinciale, prevedendo la connessione dei grandi attrattori di traffico di livello locale, quali il sistema scolastico, i centri commerciali, le aree industriali, il sistema della mobilità pubblica e, in generale, gli elementi di interesse sociale, storico, culturale e turistico di fruizione pubblica.
5	<u>Mitigazioni a verde</u> Nella realizzazione delle opere infrastrutturali e piste ciclabili, si propone di considerare interventi di mitigazione paesistico-ambientale ed ecologica, impiegando specie erbacee, arbustive ed arboree autoctone e

	idonee al contesto ecologico e territoriale in cui verrà realizzata l'opera, escludendo tassativamente le specie alloctone infestanti di cui all'elenco delle liste nere aggiornate con D.g.r. n. XI/2658 del 16 dicembre 2019 (che sostituiscono integralmente gli allegati D ed E della D.g.r. n. VIII/7736 del 24/07/2008). Inoltre, si suggerisce di prevedere, nella progettazione esecutiva, interventi che utilizzino le NBS (Nature Based Solutions) e delle tecniche di depaving/de-sealing. Le infrastrutture verdi vengono utilizzate con sempre maggiore frequenza per la mitigazione del rischio idraulico (gestione delle precipitazioni, dell'evapotraspirazione, della conservazione dei volumi immagazzinati nei corpi idrici, dell'infiltrazione e della produzione dei deflussi), la tutela della qualità delle risorse idriche, l'adattamento e la mitigazione dei cambiamenti climatici. Tra gli esempi, è possibile citare i gli spazi verdi di bioritenzione e infiltrazione per deflusso urbano delle acque piovane ("rain gardens"). In sede di progettazione/realizzazione dei singoli interventi e delle singole infrastrutture andranno valutati attentamente tutti quegli aspetti che possono interferire direttamente con le componenti ambientali in gioco. Da ultimo, si ricorda infine che le previsioni di nuove opere infrastrutturali, se non già comprese nel PGT vigente, costituiscono una variante dello stesso.
6	Conclusioni Si raccomanda di porre in atto tutte le misure previste dalla normativa per contenere l'aumento delle pressioni sulle matrici ambientali. Si sottolinea inoltre l'importanza di implementare il Sistema di monitoraggio e di verificare periodicamente la sua applicazione, al fine di tenere costantemente aggiornato lo stato di avanzamento del PUMS e individuare tempestivamente eventuali ripercussioni negative delle scelte di Piano sull'ambiente.
ATS Insubria – prot. n. 98733 del 20.08.2026	
n.	Osservazione
1	Qualità dell'aria e rumore Si raccomanda di sviluppare una valutazione degli effetti cumulativi derivanti dall'attuazione del Piano, verificando che le modifiche alla circolazione, alla sosta e alla distribuzione dei flussi di traffico non determinino trasferimenti delle criticità ambientali verso altre aree urbane. In particolare, dovranno essere analizzati: • qualità dell'aria, con particolare riferimento agli ossidi di azoto (NO₂), particolato atmosferico (PM₁₀ e PM_{2.5}) e altri inquinanti correlati al traffico veicolare; • clima acustico e possibili variazioni dei livelli di rumorosità nelle aree residenziali; • eventuali effetti cumulativi derivanti dalla contemporanea attuazione di altri strumenti di pianificazione comunale e sovracomunale. Qualora emergano situazioni di criticità, dovranno essere previste adeguate misure di mitigazione. Per gli interventi di nuova edificazione o ristrutturazione di particolare rilevanza dovrà essere verificata la compatibilità con la classificazione acustica comunale. Particolare attenzione dovrà essere posta: • alla viabilità principale; • alle aree maggiormente esposte al traffico; • alla tutela dei ricettori sensibili. Durante la realizzazione degli interventi dovranno essere adottate misure atte a limitare: • emissione di polveri; • rumore; • vibrazioni; • dispersione di materiali; • impatti sulla viabilità.
2	<u>Fasce di mitigazione</u> La sistemazione a verde dovrà privilegiare specie autoctone, evitando invasive, e rispettare le indicazioni relative a beneficio microclimatico e filtraggio di polveri e rumore. Le fasce vegetate lungo infrastrutture viarie e corsi d'acqua costituiscono elementi essenziali di mitigazione degli impatti ambientali. Le operazioni di carico/scarico e la viabilità interna dovranno essere gestite nel rispetto della classe acustica IV e dei limiti normativi vigenti, tramite orari operativi e soluzioni progettuali volte a ridurre l'esposizione acustica della popolazione residente nelle immediate vicinanze. Si raccomanda il mantenimento e il potenziamento delle fasce verdi con funzione di:

	• abbattimento delle polveri sottili (PM10 e PM2.5); • riduzione della dispersione degli inquinanti atmosferici; • contenimento dell'inquinamento acustico; • incremento della continuità ecologica.
3	<u>Tutela della rete ecologica e biodiversità</u> La rete ecologica comunale dovrà essere mantenuta nella sua integrità funzionale, evitando fenomeni di frammentazione degli habitat. Gli interventi ammessi dovranno garantire: • utilizzo esclusivo di specie autoctone nelle sistemazioni a verde; • mantenimento dei corridoi ecologici e dei varchi territoriali; • tutela delle aree boscate e delle formazioni vegetazionali esistenti.
4	<u>Salute della popolazione</u> Si raccomanda di approfondire gli effetti del PUMS sulla salute pubblica, considerando sia gli impatti diretti sia quelli indiretti derivanti dalle modifiche della mobilità urbana. L'analisi dovrà porre particolare attenzione ai gruppi maggiormente vulnerabili, quali: • bambini e popolazione scolastica; • anziani; • persone con disabilità o ridotta mobilità; • soggetti affetti da patologie respiratorie e cardiovascolari; • popolazione residente nelle aree maggiormente interessate dalle modifiche della circolazione.
5	<u>Viabilità, traffico e mobilità dolce</u> Dovrà inoltre essere valutato il potenziale beneficio sanitario derivante dall'incremento della mobilità attiva (pedonale e ciclabile), dalla riduzione del traffico veicolare e dalla diminuzione dell'esposizione agli inquinanti atmosferici e acustici. La viabilità e il traffico costituiscono fattori rilevanti di pressione ambientale, con effetti su qualità dell'aria, clima acustico e sicurezza. Si raccomanda il perseguimento di misure integrate di mitigazione, tra cui: • realizzazione di interventi di mitigazione acustica e paesaggistica (barriere, fasce verdi, distanze di rispetto); • miglioramento della fluidificazione della rete viaria (rotatorie, adeguamenti infrastrutturali); • potenziamento della mobilità sostenibile (piste ciclabili e percorsi pedonali); • incremento del trasporto pubblico; • limitazioni selettive al traffico veicolare nei centri abitati; • verifica della coerenza con la zonizzazione acustica comunale; • monitoraggio dei flussi di fruizione e della pressione su viabilità e sosta. Particolare attenzione dovrà essere posta alla riduzione delle emissioni atmosferiche (PM10, PM2.5, NOx, CO, SO2) e alla tutela della popolazione esposta. Si raccomanda di privilegiare la realizzazione di alberature e infrastrutture verdi lungo gli assi della mobilità attiva. Tali interventi contribuiscono a: • migliorare il microclima urbano; • ridurre gli effetti delle isole di calore; • incrementare l'ombreggiamento dei percorsi ciclopedonali; • favorire l'assorbimento degli inquinanti atmosferici; • migliorare la qualità paesaggistica e ambientale degli spazi pubblici.
6	<u>Consumo di suolo</u> Si raccomanda di privilegiare il contenimento del consumo di suolo, orientando le nuove previsioni urbanistiche verso il recupero del patrimonio edilizio esistente e l'uso efficiente e sostenibile delle risorse territoriali, nel rispetto della naturalità dei luoghi. È necessario limitare l'ulteriore impermeabilizzazione del suolo, al fine di favorire la ricarica delle falde acquifere e il mantenimento degli equilibri idrogeologici ed ecosistemici.
7	<u>Accessibilità e sicurezza ambientale</u> Gli interventi dovranno garantire condizioni di sicurezza e accessibilità per tutte le categorie di utenti, con particolare riferimento ai soggetti vulnerabili (bambini, anziani, persone con disabilità). Dovrà essere assicurato: • superamento delle barriere architettoniche ai sensi della normativa vigente; • separazione dei flussi veicolari e pedonali; • percorsi protetti e sicuri;

	• adeguata illuminazione e segnalazione degli spazi pubblici.
8	<u>Perimetrazioni e fasce di rispetto</u> Si raccomanda particolare attenzione nella definizione e gestione delle perimetrazioni e delle fasce di rispetto, con riferimento a centri abitati, aree pedonali, assetti geologici, cimiteri, infrastrutture ferroviarie e stradali, elettrodotti, impianti di trattamento rifiuti, depuratori, corsi d'acqua e laghi, al fine di garantire adeguati livelli di tutela ambientale e sanitaria.
9	<u>Monitoraggio</u> Si suggerisce di monitorare almeno i seguenti indicatori: • qualità dell'aria; • livelli di rumore ambientale; • utilizzo della mobilità ciclabile e pedonale; • utilizzo del trasporto pubblico locale; • ripartizione modale degli spostamenti; • utilizzo delle infrastrutture ciclabili e dei servizi di bike sharing; • emissioni climateranti correlate alla mobilità urbana.
10	<u>Conclusioni</u> Fatti salvi i pareri di competenza degli altri Enti coinvolti nel procedimento. Si esprime parere favorevole all'avvio della procedura di Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), ritenendo condivisibili gli obiettivi di promozione della mobilità sostenibile, della sicurezza stradale e della riduzione degli impatti ambientali, con la raccomandazione che le osservazioni sopra riportate siano adeguatamente considerate nelle successive fasi della procedura di VAS.

FIAB – prot. n. 98758 del 20.08.2026

n.	Osservazione
1	Relativamente ai punti del BICIPLAN: 3.2 Piano Regionale Mobilità Ciclistica. Si segnala che l'aggiornamento al piano della mobilità ciclistica (dgr XII/6069 del 27/04/2026) individua Busto Arsizio quale: Comuni "nodo" che presentano spostamenti con i comuni confinanti e comuni di pianura con collegamenti di continuità. Con le conseguenti indicazioni sulla rete; "Per i comuni che risultano "nodo" rispetto ai comuni limitrofi, l'offerta da realizzare dovrebbe essere, in genere, di breve distanza. Le possibili azioni dovrebbero prevedere la connessione di percorsi ciclabili di livello locale o provinciale, per realizzare la continuità dei percorsi tramite tratti intercomunali mancanti. Risultano prioritari i collegamenti intercomunali nei casi in cui assicurano il raggiungimento di scuole superiori con bacini estesi ai comuni limitrofi, i collegamenti intercomunali con zone produttive ambiti di servizi (ad es. ospedali) con bacini che interessano più comuni e i collegamenti dei comuni non dotati di stazioni ferroviarie con le stazioni di riferimento." 4. La mobilità ciclistica attuale. Di difficile lettura il grafico 4.3. Analisi dell'incidentalità. Non sembra essere riportata una valutazione sui nodi critici emersi dalla individuazione degli incidenti (classificati solo per via). I dati arrivano al 2020. Per un aggiornamento dei dati ed una individuazione puntuale geolocalizzata può essere utile anche l'utilizzo del Sistema di analisi della incidentalità ciclistica elaborato dal Dipartimento di Architettura e Studi Urbani - Craft dati 22-23-24 https://public.tableau.com/app/profile/emilio.guastamacchia/viz/Dashboard2MAPPADEGLIINCIDENTICICLISTICI-20222023e2024/LaMappa 6. La mobilità ciclistica di progetto. Fra gli obiettivi di progetto andrebbe inserito: Realizzazione di condizioni generali di percorribilità della rete stradale comunale in sicurezza da parte delle utenze vulnerabili (ciclisti, ma anche pedoni) attraverso l'integrazione della rete ciclabile ampliata con tutte le forme di riqualificazione degli spazi urbani (zone 30, strade scolastiche, zone pedonali etc) 8. Abaco degli interventi Si apprezza il riferimento ai materiali citati. Vista la complessità dei temi trattati sembrerebbe opportuno un approfondimento con schemi tipologici delle diverse casistiche che si ripetono sul territorio sia per quanto riguarda la rete ciclabile che per gli interventi di moderazione. In questo modo il Piano può superare la mera

	sfera pianificatoria e dare la possibilità di trasformare il Piano stesso in atti concreti da sviluppare nel breve periodo, come meglio indicato ai punti sottostanti.
2	1. Esempi disegnati di interventi agli incroci o dove necessario. 1.1. A nostro parere occorre che sia indicata una sorta di documento che contenga le “linee guida” per tutto quello che deve essere fatto nel periodo della validità del PUMS al fine di moderare la velocità automobilistica e ridurre gli incidenti per facilitare il lavoro dei Tecnici Comunali nella redazione delle opportune modifiche alla viabilità. Esistono in merito numerose pubblicazioni, anche a cura del Centro Studi di FIAB che possono essere di supporto. 1.2. Per il controllo dell’incidentalità sulle strade, riteniamo che le misure “smart” (semafori, telecamere), siano una buona scelta in grado di generare introiti, ma che occorra mettere l’accento anche su misure strutturali di rallentamento del traffico con il ridisegno delle strade, che non siano solo segnaletica orizzontale. L’eccesso di velocità è stato lamentato da un elevatissimo numero di cittadini che spesso si ritrovano a fare i conti con l’impossibilità di muoversi a piedi anche semplicemente attraversare una strada sulle strisce pedonali.
3	2. Sistema di parcheggi auto e parcheggi di interscambio per i mezzi da carico in centro. 2.1. La ZTL non può essere trattata come un parcheggio per mezzi (camion e furgoni) ogni mattina. Il problema è ben individuato nei documenti presentati. I risultati sulla pavimentazione si vedono. 2.2. Predisporre aree di sosta che favoriscano mezzi alternativi per le consegne quotidiane come le cargo bike sicuramente alleggerirebbe la pressione sull’intero centro città. 2.3. Per la sosta, specie davanti alle scuole o le stazioni ferroviarie, il sistema del kiss&ride “funziona” ma presenta purtroppo l’inconveniente del successivo e spesso inevitabile “pick&ride”. Se il primo è di facile gestione “arrivo-lascio-riparto”, il secondo, specie davanti alle scuole non è ipotizzabile perché chiunque debba “raccolgere” arriva con orari non coincidenti con la presenza della persona da raccogliere, riducendosi a lasciare la vettura ovunque “solo per 5 minuti”, generando una gran mole di auto in divieto di sosta e finendo per danneggiare le aree circostanti, specialmente marciapiedi, non progettati per sopportare i carichi indotti dalle autovetture.
4	3. Postazioni sosta delle biciclette: 3.1. Riteniamo opportuno che siano previste ed accettate dalla Amministrazione Comunale rastrelliere, solo del modello con bracci per il fissaggio del telaio. Tutte le altre esistenti, non funzionali alla salvaguardia della bicicletta devono essere eliminate. 3.2. Seguendo il principio delle linee guida, tutti gli interventi, anche in aree private (condomini, centri commerciali ecc) devono recepire la necessità di predisporre rastrelliere o portabiciclette singoli con le caratteristiche indicate al punto 3.1. 3.3. Le rastrelliere devono essere diffuse capillarmente, alla stregua della sosta delle auto su strada. Questo consente a chi si sposta in bicicletta di raggiungere in maniera capillare la sua destinazione risparmiando il tempo per la ricerca di una parcheggio per lasciare la bicicletta. 3.4. Le rastrelliere devono essere ben visibili e per nessun motivo collocate sopra le griglie di areazione degli edifici. 3.5. Deve essere introdotto il concetto che non si può vietare la sosta delle biciclette all’interno delle aree condominiali, specie se gli edifici in questione siano dotati di uffici. 3.6. Tutte le scuole di ogni ordine e grado devono essere dotate nelle loro aree interne di spazi dedicati alla sosta delle biciclette, con rastrelliere moderne, buona illuminazione e se allo scoperto dotate di alberi che attenuino il calore solare. A differenza delle automobili, molte parti delle biciclette non sono progettate per rimanere esposte ai raggi solari per lungo tempo. Le selle e le plastiche in genere (manopole) soffrono molto i raggi ultravioletti. 3.7. Le velostazioni da predisporre nei principali poli di attrazione, ben visibili e facilmente individuabili (alla stregua di un normale parcheggio di un supermercato), oltre a far parte architettonica-funzionale del polo per il quale svolgono il servizio, non possono essere “videosorvegliate” ma devono tornare ad essere custodite, almeno per 15-18 ore con turni del personale. La sola videosorveglianza non è un deterrente abbastanza efficace. L’istituzione di un servizio di custodia, a pagamento o in abbonamento, potrebbe essere efficacemente affiancato ad un servizio di “prima ciclofficina” per le piccole riparazioni negli orari di deposito della bicicletta. 3.8. Riteniamo che, le stazioni di ricarica elettriche, per la mobilità cittadina rischino di essere costose e sostanzialmente sottoutilizzate (occorrerebbe portarsi dietro il caricabatteria, scomodo pesante ed ingombrante). Dovranno essere pertanto limitate ad alcune zone specifiche. Tali zone devono essere posizionate in centro, ben illuminate e con forte passaggio di persone che faccia da deterrente ai furti di mezzi intrinsecamente costosi.

5	4. Tipi di infrastrutture 4.1. Allo scopo di definire correttamente la lunghezza delle ciclabili disponibili, appare totalmente superfluo inserire quelle della zona industriale nelle quali, per cattiva manutenzione e totale scollegamento dal tessuto cittadino, si fatica a trovare persone che non siano “dedite” ad attività ludiche mentre il PUMS deve avere il focus sui collegamenti, cittadini e con le realtà urbane circostanti. La manutenzione di tali percorsi, non funzionali agli spostamenti cittadini potrebbe risultare particolarmente onerosa e disperdere risorse importanti per lo sviluppo della rete. Data la conformazione delle strade di quella zona si potrebbe optare per riportare le biciclette in strada con una segnaletica come quella delle corsie ciclabili. 4.2. Riteniamo fondamentale riportare le biciclette in strada e non sui marciapiedi per non mettere in conflitto due utenze (ciclisti e pedoni) che perseguono scopi differenti e si spostano con velocità non compatibili. Riportare le biciclette in strada rende possibile normalizzare la velocità di percorrenza delle strade, specie quelle che possono essere considerate assi di collegamento dove le velocità dei mezzi a motore sono spesso incompatibili con la presenza di persone in città. Da qui si evince che gli unici “itinerari ciclopedonali” ragionevolmente accettabili sono quelli in zona (come la ZTL) dove il traffico motorizzato è di fatto ridotto quasi a zero. 4.3. Le piste ciclabili negli itinerari cittadini devono essere rigorosamente a singolo senso di marcia. Quelle a doppio senso di marcia, se non diversamente possibile, devono essere limitate a tutte quelle zone dove non ci sono intersezioni per evitare continue interruzioni ed attraversamenti stradali, spesso fonte di collisioni con i mezzi motorizzati. Fermi restando i minimi previsti di legge (150 cm senso unico, 250 cm doppio senso) occorre valutare attentamente che la maggior facilità di percorrenza di un itinerario (maggiore ampiezza del tracciato) ne stimola l'utilizzo. 4.4. Per una corretta “diffusione” della cultura degli spostamenti in bicicletta occorrerà predisporre, oltre ad un adeguato piano di comunicazione, anche una serie di opuscoli “tecnici” informativi che consentano ai normali cittadini di valutare correttamente gli interventi messi in opera per apprezzarne la rispondenza alle norme del CdS ed ai contenuti del PUMS. 4.5. Per scoraggiare l'uso improprio delle ciclabili, occorrerà una maggiore inflessibilità nella sanzione della sosta su ciclabile.
6	5. Inquinamento 5.1. Risulta importante a nostro avviso il sostegno alla mobilità leggera ed al TPL mediante l'introduzione di misure volte a rendere progressivamente sempre più evidente la minor efficienza dell'auto privata negli spostamenti cittadini. L'uso e l'abuso dell'auto privata in città contribuisce a generare l'aumento degli inquinanti gassosi e la presenza di PM2.5 generata anche dal rotolamento degli pneumatici in particolare aumento a causa dell'aumento del peso delle vetture private, specie quelle elettriche che se sono “esenti” dalla produzione locale di inquinanti gassosi, non sono altrettanto esenti dal consumo delle pavimentazione dovuto al peso.
7	6. Collegamenti intercomunali 6.1. Occorre a nostro parere ribadire e sottolineare l'importanza del collegamento della rete ciclabile di Busto Arsizio con il sistema portante della Valle Olona che collega la città ad una area vasta, dalla Svizzera fino alla Città Metropolitana di Milano. 6.2. Occorre prestare particolare attenzione alla parte di collegamento interurbano ciclabile ed anche pedonale tra il quartiere di Borsano, Legnano (Ospedale) e Dairago (confine). Tali direttrici di collegamento necessitano naturalmente un accordo sovracomunale che non può essere sottovalutato in quanto i collegamenti fra la città ed i servizi primari esterni sono fondamentali.
8	7. Strade scolastiche. 7.1. Si tratta di un argomento di grande interesse e particolarmente delicato. Occorre stabilire e concordare quale sia il metodo della “formazione” delle strade scolastiche, quale sia il “percorso di avvicinamento” che possa commutare una situazione esistente (auto parcheggiate davanti ad ogni scuola in certe ore della giornata, in spregio ai dettami del CdS) in una nuova situazione dove i ragazzi di ogni età non siano prigionieri di abitudini di spostamento non più consone a questo tempo. 7.2. Riteniamo che per un avvicinamento graduale alla visione delle strade scolastiche possano essere confezionati questionari da sottoporre alle scuole per capire e verificare l'accessibilità attorno alle scuole, come disincentivare altri ingorghi a 2 isolati di distanza e sfruttare la presenza di parcheggi che abbiano diverse funzioni a seconda degli orari. Per questo riteniamo opportuno (come si legge anche nel documento) che la realizzazione di Strade e Piazze scolastiche sia preceduto da un percorso di progettazione partecipata per essere

	implementata nel tessuto cittadino senza rischi di rigetto. 7.3. Le strade scolastiche devono essere uno dei "punti" del sistema ciclabile quindi facili da percorrere o da raggiungere, ben illuminate di sera ed ombreggiate di giorno.
RFI – prot. n. 99022 del 21.08.2026	
n.	Osservazione
1	Nel contributo di RFI non si fornisce alcun parere in merito al PUMS ma si individuano le prescrizioni a cui attenersi nella fase di attuazione a fronte di eventuali interventi interessanti o prossimi alla rete ferroviaria.
Lega Ambiente – prot. n. 99346 del 24.08.2026	
n.	Osservazione
1	TPL 1) Prevedere un sistema di trasporto a chiamata con navetta (meglio se con bus elettrici e piattaforma di ricarica con pannelli solari) sull'esempio di quello esistente a Milano nelle ore notturne. Questo tipo di trasporto è molto adatto alla popolazione anziana (che a Busto in previsione sarà sempre più numerosa) che ha difficoltà a raggiungere una fermata di TPL o a muoversi dalla fermata di arrivo al luogo prescelto. Il sistema di trasporto di cui si suggerisce l'inserimento potrebbe anche essere attuato con l'acquisto di navette elettriche e affidamento a una società terza/cooperativa. 2) Prevedere che alle fermate della TPL siano garantiti posti a sedere coperti, pensilina a protezione della pioggia, cestino e stallo per biciclette. 3) I pannelli informativi del trasporto pubblico siano più chiari e di immediata leggibilità prendendo ad esempio quelli di Milano.
2	Bike sharing e car sharing 1) Per quanto riguarda l'implementazione di colonnine di ricarica di veicoli elettrici riteniamo che la previsione sia troppo generica e che manchi uno studio e una proposta sulla loro allocazione. 2) Il bike sharing, se lo si vuole riproporre, deve essere previsto con stazioni di sosta in tutti i quartieri di Busto. Riteniamo che l'insuccesso di esperimenti precedenti sia dipeso anche da questo errore progettuale (su Milano il problema dell'estensione non sussiste, non si comprende perché non sia risolvibile a Busto).
3	Parcheggi 1) L'eliminazione a gennaio della gratuità della sosta delle auto elettriche confligge con l'affermazione di voler promuovere i veicoli a emissioni zero. 2) I parcheggi di interscambio presso Stazioni FS e Nord dovrebbero rimanere gratuiti per incentivare l'uso del trasporto pubblico ferroviario.
4	Biciplan 1) Il progetto di realizzare nuove piste/corsie ciclabili, oltre a quelle previste dal PUT e da Gipadua, pare comunque insufficiente. 2) Presso le stazioni ferroviarie non è sufficiente la velostazione, peraltro sempre poco sicura. Occorre ripristinare il deposito con custodia e ciclofficina nell'edificio vicino alla stazione FS (come in passato) e nella nuova stazione Nord, riservando spazi sufficienti. 3) Mancano i collegamenti ciclabili con l'esterno, cioè con i paesi confinanti (Dairago, Gallarate, Olgiate, ecc...) 4) Manca l'ultimazione del percorso sospeso dei 5 ponti. All'arrivo a terra il ciclista e il pedone si trovano letteralmente in mezzo alla strada, mancando marciapiedi e percorso ciclabile.
Provincia di Varese – prot. n. 99419 del 24.08.2026	
n.	Osservazione
1	Nel documento si DECRETA: "1) DI APPROVARE gli esiti dell'istruttoria contenuti nell'allegato documento tecnico datato 24/08/2026 (allegato A) che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto, relativo alla valutazione ambientale strategica del PUMS del Comune di Busto Arsizio 2. DI RITENERE che gli obiettivi e lo scenario generale del PUMS indirizzino le politiche in materia di mobilità verso una maggiore sostenibilità ambientale; 3. DI RICHIAMARE le ulteriori indicazioni fornite nell'Allegato tecnico utili al perfezionamento degli atti prima dell'adozione del Piano;"

	(...) Gli esiti dell'istruttoria di cui all'allegato A riportano: "Con riferimento a quanto emerso dall'istruttoria tecnica si può affermare che gli obiettivi e lo scenario generale del PUMS, così come valutato dal Rapporto Ambientale, indirizzino le politiche comunali in materia di mobilità verso una maggiore sostenibilità ambientale. Si richiamano le ulteriori indicazioni fornite nella presente istruttoria utili al perfezionamento degli atti prima dell'adozione del Piano."
	Allegato A al parere della Provincia
2	Considerazioni generali (...) Si ricorda l'opportunità di precisare anche in sede di adozione del PUMS, la natura del Piano quale "<i>strumento di pianificazione strategica</i>" e che "<i>il PUMS non ha effetti conformativi sulla disciplina d'uso dei suoli</i>", ciò al fine di chiarire che lo stesso costituisce uno strumento non conformativo dei suoli ai sensi della L.R. 12/2005 e che, pertanto, non comporta variante al PGT né necessita di verifica di compatibilità. (...)
3	(...) Considerazioni puntuali: Rete ciclopedonale Il Biciplan prende avvio dall'analisi di una rete ciclabile esistente di circa 28 km, caratterizzata da elevata frammentazione e dalla mancanza di collegamenti diretti tra i principali poli urbani. Per superare tali criticità il Comune ha sviluppato il progetto "Una Gipadua per Busto", che prevede circa 17 km di nuovi percorsi ciclabili finalizzati a collegare quartieri, scuole e tratti esistenti, portando la rete complessiva a circa 44,9 km. Su questa base il Biciplan sviluppa ulteriori interventi di completamento e ricucitura della rete, fino a raggiungere circa 78 km complessivi, con particolare attenzione all'intermodalità con il sistema ferroviario e all'accessibilità ai principali poli attrattori (in particolare scuole, ospedali stazioni, luoghi di attrazione turistica quali edifici storici, sacri e parco Alto Milanese). Si evidenzia tuttavia, ai fini di una maggior integrazione con la rete ciclabile sovracomunale e con le dorsali provinciali della mobilità lenta, la necessità di individuare e considerare i possibili punti di connessione tra la rete comunale e quella dei territori limitrofi, tenendo altresì conto delle infrastrutture ciclabili esistenti e di quelle pianificate nei comuni confinanti. In un'ottica di contestualizzazione e integrazione della rete di Busto Arsizio nel sistema ciclopedonale provinciale, si ritiene inoltre opportuno che le analisi e le relative cartografie di Piano considerino la presenza delle dorsali ciclopedonali provinciali che interessano il territorio comunale. In particolare, si fa riferimento alla Dorsale Malpensa-Saronnese (rappresentata in grigio nella mappa) e alla Dorsale del Sempione (rappresentata in magenta), individuate sia dalla revisione del PTCP sia dal PSMC, come riportato nell'estratto cartografico seguente.  Estratto cartografico revisione PTCP. (...) A seguire si riporta stralcio dei percorsi indicati nel Biciplan: la prima tavola indica quelli esistenti e del progetto Gipadua, la seconda tavola comprende anche quelli proposti dal Biciplan. Da un confronto con il PGT

Tipologia	Unità	Unità per intervento	Intervento % superficie urbanistica
Intervento 1	25.000	25.000	34,5%
Intervento 2	11.000	11.000	15,0%
Intervento 3	15.000	15.000	20,0%
Intervento 4	13.000	13.000	17,5%
Intervento 5	78.000	78.000	105,0%

[illegible]
$$(\dots)$$

4

$$\left(\begin{array}{c} \vdots \\ \vdots \\ \vdots \end{array} \right)$$

Con riferimento alle aree di sosta individuate dal Piano riportate nello stralcio a seguire, si rileva che il Rapporto Ambientale non effettua una verifica puntuale delle singole localizzazioni. La valutazione degli effetti viene infatti sviluppata in termini complessivi sull'intero sistema della sosta, assumendo che vi siano benefici in relazione alla riduzione della congestione e al riequilibrio modale. La scala di rappresentazione non permette di esprimere una valutazione puntuale circa la mancanza di criticità ambientali.

	In relazione a dette aree per la sosta si dovrà prestare particolare attenzione alle caratteristiche di eco-compatibilità (materiali e/o eventuali impianti integrati per la produzione di energie rinnovabili come, ad esempio, pensiline fotovoltaiche e quant'altro) e di miglioramento della qualità urbana (facendone occasione di rigenerazione di zone abbandonate o con un utilizzo monofunzionale/saltuario). (...)
5	(...) Considerazioni puntuali: Paesaggio Il PUMS propone una graduale pedonalizzazione delle aree a contorno del centro storico, nonché il miglioramento delle connessioni pedonali esistenti, si osserva dunque una generale coerenza e sostenibilità rispetto agli indirizzi del Piano provinciale che si pone l'obiettivo di rafforzare la qualità paesaggistica del territorio anche attraverso la riqualificazione degli spazi urbanizzati e la promozione di forme di mobilità sostenibile in grado di migliorare la fruizione del territorio e la qualità dell'ambiente urbano. Ad ogni modo, in relazione alla realizzazione di nuovi tratti ciclabili in aggiunta e a completamento della rete esistente, si raccomanda una valutazione delle specificità paesaggistiche locali così come di privilegiare nella loro realizzazione sedimi di sentieri esistenti, ciò in un'ottica di riduzione del consumo di suolo e di minimizzazione di eventuali delle interferenze con il contesto paesaggistico di riferimento. (...) Parere Ufficio d'ambito 11 allegato al parere della Provincia di Varese
6	(...) A livello generale non si ravvisano particolari criticità; sarà tuttavia necessario valutare gli effetti dell'attuazione di ogni singolo intervento soprattutto in termini di interferenze. Si rammenta altresì la necessità di rispettare, nell'attuazione degli interventi, le zone di tutela assoluta dei pozzi di captazione ad uso idropotabile, sia pubblici che privati, attivi o censiti per evitare potenziali infiltrazioni di inquinanti. Con riferimento al sistema di raccolta, trattamento e smaltimento, si segnala che, come previsto dall'art. 10 del R.R. 6/2019, in presenza di fognature di tipo unitario, le acque meteoriche di dilavamento devono essere prioritariamente smaltite in recapiti diversi dalla pubblica fognatura e gli scarichi delle acque meteoriche di dilavamento provenienti da aree assoggettate all'applicazione del regolamento regionale 23 novembre 2017, n. 7 devono rispettare gli obblighi previsti dallo stesso R.R. 7/2017. Relativamente allo smaltimento delle acque meteoriche non soggette a R.R. 04/2006, si fa inoltre presente l'art 57 comma 7 del Regolamento del Servizio Idrico Integrato approvato il 22.03.2022 dal CdA dell'Ufficio d'Ambito: “Lo scarico di acque meteoriche nelle reti fognarie pubbliche destinate alla raccolta dei reflui urbani non regolamentate ai sensi del Regolamento Regionale n° 4/06, art. 3 e fuori dai casi di cui ai precedenti commi è vietato.” Si rammenta, infine, che tutti gli interventi di trasformazione del suolo comportanti variazione di permeabilità superficiale, compresi gli interventi relativi alle infrastrutture stradali, loro pertinenze e i parcheggi, come normato dall'art. 58 bis della L.R. n. 4 del 15.03.2016, dovranno essere conformi alla normativa vigente in materia di invarianza idraulica (R.R. n. 7/2017, aggiornato con R.R. n. 8/2019). Si sottolinea che la separazione e gestione locale delle acque meteoriche a monte dei ricettori, favorendo per esempio il loro riutilizzo, consente di governare meglio i deflussi urbani nonché permette la ricarica della falda. (...)
7	(...) Si riporta il parere del gestore Alfa S.r.l.: <i>“A riscontro dell'avvio del procedimento e della convocazione della conferenza di VAS connessa al procedimento di adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), pervenuta in data 14.07.2026, preso visione degli elaborati messi a disposizione, si comunica che la società scrivente ha in gestione per il Comune di Busto Arsizio il servizio di acquedotto, fognatura e depurazione.</i>

<i>In questa fase preliminare del procedimento che porterà all'approvazione del PUMS, lo scrivente ufficio non può esprimere uno specifico parere di competenza, ma solo segnalare che non si rilevano in questo momento ed in linea generale, elementi ostativi a riguardo.</i> <i>Pertanto, valutazioni di maggior dettaglio sulle reti esistenti e relative eventuali interferenze, potranno essere effettuate solo nelle successive fasi di progettazione puntuale delle opere previste dal Programma.</i>
--

DECRETA ALTRESÌ

di trasmettere copia del presente decreto a tutti i soggetti con competenza ambientale e territoriale individuati nel procedimento di VAS.

L'Autorità Competente
Il Dirigente del Settore 3
Dott.ssa Grazia Tamburello

VISTO
L'Autorità Procedente
Il Dirigente della Polizia Locale
Comandante Dott. Stefano Lanna

Documento firmato digitalmente ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 23 ter del decreto legislativo n. 82 del 7 marzo 2005 e s.m.i. – Codice dell'Amministrazione digitale.