

VERBALE

2^ Conferenza conclusiva del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) connessa al procedimento di adozione del Piano Urbano della Mobilità (PUMS)

Presenti

Comune di Busto Arsizio	Alex Gorletta – Consigliere delegato alla Viabilità
Autorità Procedente per la V.A.S.	Comandante Dott. Stefano Lanna
Autorità Competente per la V.A.S.	Dott.ssa Grazia Tamburello
Ufficio Sicurezza Viabilistica, Mobilità e Trasporti - P.L.	Commissario Capo Dott. Giuseppe Vaccarino Dott.ssa Miriana Flego – Funzionario amministrativo
Ufficio Ambiente ed Ecologia	Ing. Federica Rimoldi – Funzionario tecnico
Società T.T.A.. (Trasporti Territorio Ambiente s.r.l.) – Società incaricata per la redazione del PUMS	Ing. Carlo Rossi
Cras s.r.l. – Società incaricata per il procedimento VAS	Arch. Guglielmo Bilanzone

Soggetti Competenti in materia ambientale

A.R.P.A. Dipartimento di Como e Varese	ASSENTE
A.T.S. Insubria Sede Territoriale di Varese	ASSENTE
Direzione Generale Trasporti e Mobilità Sostenibile della Regione Lombardia;	ASSENTE
Direzione Generale Ambiente e Clima della Regione Lombardia	ASSENTE
Consorzio Parco Alto Milanese	ASSENTE
Soprintendenza Archeologia, Belle arti e Paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Sondrio e Varese	ASSENTE
AIPO – Agenzia Interregionale per il Fiume Po	ASSENTE
Italia Nostra	ASSENTE

Enti territorialmente interessati

Provincia di Varese	ASSENTE
Città Metropolitana di Milano	ASSENTE
Comune di Castellanza	ASSENTE
Comune di Legnano	ASSENTE
Comune di Dairago	ASSENTE
Comune di Magnago	ASSENTE
Comune di Samarate	ASSENTE
Comune di Gallarate	ASSENTE
Comune di Cassano Magnago	ASSENTE
Comune di Olgiate Olona	ASSENTE
Comune di Fagnano Olona	ASSENTE
Autorità di Bacino del TPL di Como, Lecco e Varese	ASSENTE
Ferrovie dello Stato	ASSENTE
Ferrovie Nord S.p.A.	ASSENTE
Trenord	ASSENTE
Anas Lombardia	ASSENTE
Ascom	ASSENTE
Camera di Commercio	ASSENTE

Ordini/collegi professionali

Ordine degli Architetti, Pianificatori, Paesaggisti e Conservatori della Provincia di Varese	ASSENTE
Ordine degli Ingegneri della Provincia di Varese	ASSENTE
Collegio Geometri e Geometri Laureati della Provincia	ASSENTE

di Varese	
Ordine dei Periti Industriali e dei Periti Industriali Laureati della Provincia di Varese	ASSENTE
Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali della Provincia di Varese	ASSENTE
Ordine dei Geologi della Lombardia	ASSENTE

Partecipanti

Legambiente BustoVerde	Avv. Paola Gandini
FIAB	Marco Fardelli

Alle ore 11:10 del giorno 24/08/2026, presso l'U.O. Sicurezza viabilistica, Mobilità e Trasporti del Comune di Busto Arsizio, registrata la presenza dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territorialmente interessati formalmente invitati come prescritto dalle vigenti norme con nota prot. com.le n. 83570 del 10/07/2026, ha inizio la seconda conferenza per la conclusione del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) connessa al procedimento di adozione del Piano Urbano della Mobilità (PUMS) del Comune di Busto Arsizio.

Il Documento oggetto della conferenza odierna è a disposizione per la consultazione presso l'ufficio Sicurezza Viabilistica, Mobilità e Trasporti del Comune di Busto Arsizio ed è inoltre pubblicato sul sito Sivas della Regione Lombardia e sul sito istituzionale del Comune di Busto Arsizio dal 10/07/2026.

La Dirigente del Settore SUAP, Patrimonio e Sicurezza, Ambiente ed Ecologia, Dott.ssa Grazia Tamburello, quale autorità competente, apre la seduta ringraziando i partecipanti, evidenzia la finalità della conferenza, ovvero la valutazione della proposta del PUMS e del Rapporto Ambientale. Presenta i partecipanti alla conferenza, riassume gli adempimenti intrapresi fino alla conferenza odierna, nell'ambito del procedimento VAS del PUMS: il procedimento ha avuto avvio nell'anno 2022; nell'anno 2023 è stato affidato il servizio ai professionisti incaricati per la redazione del Piano; in data 13/10/2023 si è tenuta la prima Conferenza di avvio del procedimento del V.A.S. finalizzato all'adozione del PUMS, a seguito della quale sono stati definiti 30 giorni per eventuali osservazioni, alla scadenza dei quali sono pervenute n. 3 osservazioni (ATS Insubria, Arpa e Campagna Una VAS per Busto Arsizio), già recepite nel documento di proposta oggetto dell'odierna conferenza.

Vengono elencati i pareri e le osservazioni pervenuti dagli enti interessati, allegati al presente verbale:

- Regione Lombardia – Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche (prot. n. 96904 del 13/08/2026)
- Regione Lombardia – ATS Insubria (prot. n. 98733/2026 del 20/08/2026)

- Ferrovienord (prot. n. 95474/2026 del 10/08/2026)
- FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (prot. n. 98758/2026 del 20/08/2026)
- RFI Rete Ferroviaria Italiana (prot. n. 99022/2026 del 21/08/2026)
- Arpa Lombardia (prot. n. 98633/2026 del 20/08/2026)
- Agenzia TPL (prot. n. 94507/2026 del 06/08/2026)
- Legambiente BustoVerde (prot. n. 99346/2026 del 24/08/2026)
- Provincia di Varese (prot. n. 99419/2026 del 24/08/2026), pervenuto in corso della conferenza

Da un punto di vista ambientale, dai pareri e dalle osservazioni sovracitati, non si rilevano particolari criticità, ad eccezione di alcune richieste di aggiornamento, che saranno valutate in sinergia con i professionisti incaricati, da parte di Regione Lombardia e Agenzia TPL.

La Dirigente passa la parola all'Arch. Guglielmo Bilanzone per quanto attiene il Rapporto Ambientale.

L'Arch. Guglielmo Bilanzone, quale professionista incaricato per il procedimento V.A.S., presenta il Rapporto Ambientale, per il quale non si può prescindere dalla spiegazione del relativo oggetto, ovvero il PUMS: trattasi di un documento strategico, non obbligatorio per il Comune di Busto Arsizio, in quanto al di sotto della soglia dimensionale prevista, ma comunque utile per governare i processi attinenti alla mobilità sostenibile. Il documento ha un contenuto intrinseco di sostenibilità ed è stato elaborato nel rispetto delle Linee Guida internazionali (Linee Guida ELTIS), nonché della normativa vigente. Rispetto allo schema procedurale previsto dal D.Lgs. 156/2006, si è proceduto all'integrazione dello stesso con la normativa regionale, che prevede l'indizione di conferenze di valutazione. Specificamente, la conferenza di valutazione preliminare in fase di Scoping si è tenuta nel 2023, al fine di orientare la redazione del Rapporto Ambientale. La conferenza odierna è quella conclusiva di valutazione, che coincide con la presenza di un Piano ormai definito e di un Rapporto Ambientale. Seguirà un'istruttoria di valutazione che condurrà all'emissione del parere motivato, a seguito del quale potranno essere richiesti eventuali aggiornamenti del Piano, che condurranno alla conclusione della procedura con la Dichiarazione di sintesi e alla pubblicazione del Piano e del Rapporto Ambientale.

L'Architetto presenta i player della procedura: l'Autorità procedente (Comune di Busto Arsizio), l'Autorità competente (sempre il Comune di Busto Arsizio: la legge regionale delega ai comuni la competenza quando l'approvazione del documento è in capo al Comune), i soggetti competenti in materia ambientale e, in generale, il pubblico (la fase di consultazione è aperta al pubblico).

L'Architetto passa ad esaminare il Rapporto Preliminare (documento di Scoping), che è stato elaborato seguendo le Linee Guida internazionali. Si tratta di un documento sostanzialmente superato, il quale ha, tuttavia, consentito di impostare sia il successivo Rapporto Ambientale, definendone i contenuti, sia risolvere e superare alcune questioni, tra le quali, ad esempio, la verifica di eventuali siti di interesse comunitario (Siti di Rete Natura 2000), escludendo la presenza di tali aree con conseguente non assoggettabilità del PUMS alla valutazione di incidenza (tutte le aree interessate dal documento sono molto lontane dall'area di incidenza: l'Architetto mostra una mappa raffigurativa).

In fase di Scoping sono stati invitati una serie di soggetti competenti in materia ambientale, dai quali sono arrivati alcuni contributi/osservazioni, che sono stati presi in considerazione all'interno del Rapporto Ambientale.

L'Architetto passa ad analizzare la costituzione del PUMS dal punto di vista della partecipazione: seguendo le Linee Guida vigenti sull'elaborazione dei PUMS, un contributo molto importante deriva dalla partecipazione del pubblico ed stakeholders. In particolare, il Comune di Busto Arsizio ha tenuto una serie di incontri pubblici, ha pubblicato online un sito web e un "Geopinion" (strumento attraverso il quale chiunque possa segnalare criticità e presentare istanze a livello geografico, producendo i risultati su mappa), nonché questionari online e iniziative di sensibilizzazione condotte (es. concorso per il logo del PUMS). Gli strumenti di "partecipazione" sono serviti per ricevere istanze da parte dei cittadini in materia di mobilità attiva, mobilità per la disabilità, mobilità privata, trasporto pubblico, smart mobility e logistica urbana. Tutto ciò ha portato all'elaborazione di un dossier sugli esiti della partecipazione, che è stato trasferito ai progettisti al fine di recepire i suggerimenti e concentrare l'attenzione sulle criticità segnalate dai cittadini. Gli esiti della capacità partecipativa hanno riguardato soprattutto il tema della sicurezza, il miglioramento del TPL, ecc., contribuendo all'elaborazione del Piano.

Per l'elaborazione del Piano si è partiti da un'analisi dei dati territoriali di carattere socio-economico e demografico. Si è proceduto, successivamente, con l'analisi dei dati di mobilità, tramite indagini specifiche mediante radar e telecamere per capire le criticità di alcune intersezioni, ed analisi riguardanti l'incidentalità e la sicurezza. Conclusa la fase "diagnostica", si è passati alla fase "conclusiva", in cui sono state definite delle aree di interesse (efficacia ed efficienza del sistema di mobilità, sostenibilità energetica ed ambientale, sicurezza della mobilità stradale e sostenibilità socioeconomica), declinate in una serie di macro-obiettivi ed azioni.

L'Architetto definisce la visione del PUMS: il Piano fa riferimento al concetto di sostenibilità che è basata su tre pilastri (sociale, economica e ambientale), in modo tale da contemperare tutte le varie esigenze. Da questo punto di vista, tutti i PUMS si assomigliano, in quanto gli obiettivi sono definiti a livello internazionale.

L'analisi si è, successivamente, concretizzata in interventi di Piano che hanno riguardato il sistema di offerta di mobilità e il governo della domanda di mobilità ed interventi abilitanti, ossia input che hanno alimentato l'analisi in materia ambientale.

È importante evidenziare che il PUMS non prevede interventi di carattere infrastrutturale, infatti, il Piano è focalizzato su governance, regulation ed iniziative a basso impatto "fisico", prevedendo, invece, interventi per il miglioramento della viabilità e della sicurezza stradale, itinerari ciclabili ed abbattimento della barriere architettoniche. In particolare, il progetto del PUMS prevede un graduale ampliamento progressivo della ZTL esistente, una maggiore diffusione delle zone scolastiche, rimarca gli obiettivi per la sosta e individua i Mobility Hub quali centri di interscambio logistico di persone e merci.

Il PUMS è stato analizzato ricorrendo anche a scenari alternativi: sono stati elaborati 4 scenari alternativi, ciascuno comprendente diverse iniziative, rispetto alle quali sono state fatte delle valutazioni tecniche, che hanno condotto alla selezione dello scenario più performante, sul quale si è concentrato lo sviluppo del Piano e l'analisi di impatto contenuta nel Rapporto Ambientale. È stata condotta anche una valutazione economica degli interventi, infatti è stata fatta un'analisi costi-benefici, per giungere, successivamente, a una sintesi estrema del PUMS: sono stati, così, definiti 4 pilastri strategici a cui corrispondono una serie di azioni e interventi ad esse associati utilizzati nel Rapporto Ambientale.

L'Architetto passa all'analisi del Rapporto Ambientale, che è composto da 6 capitoli:

1. Inquadramento del tema e degli aspetti procedurali
2. Descrizione del PUMS

3. Relazioni del PUMS con obiettivi di protezione ambientale e con altri piani e programmi
4. Analisi delle caratteristiche del territorio interessato
5. Possibili impatti significativi sull'ambiente e relative misure di mitigazioni e monitoraggio
6. Conclusioni

Nel capitolo 1 viene analizzata la procedura.

Il capitolo 2 contiene una sintesi dei contenuti principali del PUMS, rimandando per gli approfondimenti al PUMS stesso.

Il capitolo 3 si concentra sull'analisi della pianificazione a diversi livelli (dai livelli macro con obiettivi definiti dall'ONU e altre Autorità fino ai Piani definiti a livello locale), prendendo in considerazione ciò che era vigente/disponibile al momento dell'elaborazione del Piano (anno 2023). È stata fatta un'analisi di coerenza tra le scelte del PUMS e gli obiettivi macro di carattere ambientale, definendo nella maggior parte dei casi una situazione di coerenza totale o di indifferenza/attinenza parziale, per cui non è stato rilevato alcun elemento negativo nell'analisi di coerenza. Si è passati successivamente a un'analisi di coerenza a livello di Piani e Programmi definiti a livello locale (pianificazione di area vasta territoriale e paesaggistica, pianificazione dei trasporti, biodiversità, pianificazione di bacino e pianificazione sovracomunale e comunale urbanistica e di settore pertinente), dimostrando l'assenza di situazioni negative, una frequente condizione di indifferenza e rare situazioni di situazioni di moderata coerenza.

Il capitolo 4 si concentra sul contesto del territorio: è stata fatta un'analisi sulle caratteristiche del territorio interessato, che ha riguardato la struttura insediativa e l'organizzazione del territorio, il profilo socioeconomico, gli aspetti pertinenti dello stato attuale e la sua evoluzione probabile, gli aspetti climatici, la geologia, l'idrogeologia, gli aspetti naturalistici, la qualità dell'aria, il rumore e il paesaggio e beni culturali. L'analisi di contesto ha consentito di comprendere la sensibilità del territorio, permettendo di assegnare dei giudizi alle varie azioni di Piano, contenute nel capitolo 5, secondo una scala semantica (da impatto molto negativo a impatto molto positivo). Non sono presenti situazioni negative: la connotazione di impatto positivo/negativo è in funzione delle scelte fatte. Accanto all'analisi di impatto, sono state definite anche delle misure di mitigazione, per le quali si terranno in considerazione i suggerimenti pervenuti in fase di consultazione. L'analisi di impatto si è conclusa con la definizione delle azioni di monitoraggio.

Interviene il **Comandante della Polizia Locale, Dott. Stefano Lanna**, che interpella l'**Ing. Carlo Rossi** per eventuali osservazioni aggiuntive rispetto a quanto esposto dall'Arch. Guglielmo Bilanzone.

L'Ing. Carlo Rossi, in rappresentanza della Società T.T.A.. (Trasporti Territorio Ambiente s.r.l.), incaricata alla redazione del PUMS, evidenzia che rispetto al tema della conferenza odierna relativa alla Valutazione Ambientale Strategica non ci sono ulteriori elementi aggiuntivi riguardo al PUMS, se non rimarcare che il PUMS è stato redatto nel 2023/2024. Pertanto, sono intervenuti elementi di pianificazione sovraordinata rispetto a quella del Comune di Busto Arsizio, che andranno successivamente integrati per dare riscontro alle osservazioni pervenute. Si coglierà, inoltre, l'occasione anche per integrare il Piano con le varie osservazioni ricevute nella fase corrente, cosicché da poter avere un PUMS coerente con la pianificazione sovralocale, mantenendo, comunque, la sua struttura in termini di scelte e indirizzi. Per quanto attiene gli aspetti ambientali, il PUMS, come ha illustrato l'Arch. Guglielmo Bilanzone, è uno strumento che serve per rendere maggiormente sostenibile la città dal punto di vista della mobilità. Quindi, l'aver fatto questa "scelta forte"

dal punto di vista progettuale, ossia la non previsione di infrastrutture pesanti (piccoli interventi infrastrutturali ovviamente sono previsti e legati alla viabilità, quali ad esempio piccole modifiche delle intersezioni, interventi di traffic calming o legati alla mobilità ciclistica), fa sì che i risultati attesi non siano particolarmente critici, anzi il PUMS tende effettivamente alla sostenibilità senza consumare nuovo suolo/territorio e generare impatti. Per cui il PUMS è incentrato prevalentemente su azioni di governance del sistema, che sono quelle effettivamente necessarie per incentivare la cittadinanza verso una mobilità più sostenibile. Gli interventi del PUMS, nella maggior parte dei casi, sono abbastanza generici ossia non sono localizzati sul territorio. Infatti, il PUMS è uno strumento strategico. Quindi, il Piano individua una serie di strategie, indicazioni e indirizzi, senza individuare l'intervento specifico.

Il **Comandante della Polizia Locale, Dott. Stefano Lanna**, passa la parola al **Rappresentante di FIAB, Marco Fardelli**, il quale evidenzia che l'esposizione è concettualmente corretta, in quanto il PUMS non è un documento di dettaglio. La Federazione ha presentato delle osservazioni di dettaglio, in quanto alcuni PUMS più recenti, sebbene non contengano delle azioni di dettaglio, espongono delle linee guida/compendi per la realizzazione degli interventi, che potrebbero essere un valido aiuto per i tecnici coinvolti nella progettazione, lasciando, ovviamente, la definizione tecnica dettagliata al caso specifico. Sono state suggerite anche delle osservazioni di "merito", per esempio, per i parcheggi delle biciclette (come e dove farli, ecc.). Sono state fatte alcune considerazioni sulle infrastrutture e sui benefici per l'inquinamento, su cui si sono già espressi i progettisti. In particolare, è risaputo che la riduzione del traffico consente la riduzione dell'inquinamento. Un altro tema di particolare importanza è quello delle "strade scolastiche", per il quale la Federazione suggerisce di prestare l'attenzione sulla comunicazione, che è fondamentale per ottenere più consenso, quindi, meno obiezioni difficili da contrastare.

Il Rappresentante della Federazione chiude il discorso evidenziando l'apprezzamento per il documento e rimarcando che le osservazioni presentate sono dei suggerimenti da eventualmente prendere in considerazione.

Interviene il **Comandante della Polizia Locale, Dott. Stefano Lanna**, evidenziando che il lavoro che è stato fatto per le "piazze scolastiche" si è mosso intorno alla stessa concezione di comunicazione esposta da Marco Fardelli. In particolare, la definizione e la realizzazione del progetto delle "piazze scolastiche" ha visto il coinvolgimento delle scuole, degli studenti e dei genitori, che ha consentito di apportare delle modifiche strutturali senza dissensi.

Il **Rappresentante di FIAB, Marco Fardelli** interviene affermando che il problema della comunicazione è leggermente sottovalutato: prima di iniziare a fare qualcosa occorre spiegarsi, raccogliere assensi/dissensi, spiegare la motivazione e il risultato dell'intervento. Inoltre, in corso di realizzazione occorre valutare gli output intermedi per identificare eventuali modifiche del progetto. L'acquisizione continua dei consensi, informando le persone coinvolte, fa sì che chiunque vi abbia interesse possa presentare eventuali osservazioni, riducendo i dissensi finali.

Interviene la **Rappresentante di Legambiente BustoVerde, Avv. Paola Gandini**, la quale apprezza il Piano, in quanto ricco negli obiettivi. È stata esposta un'osservazione sulle colonnine di ricarica per le

macchine elettriche con l'intento che il PUMS potesse esporre l'argomento dettagliatamente. Tuttavia, ricollegandosi a quanto affermato precedentemente dall'Ing. Carlo Rossi, l'Avv. Paola Gandini dimostra di aver compreso che per l'argomento in oggetto è necessario un Piano apposito, chiedendo delle informazioni aggiuntive sull'iter procedurale di quest'ultimo.

Interviene l'**Ing. Carlo Rossi**, in riscontro alla richiesta dell'Avv. Paola Gandini: sul tema delle colonnine di ricarica delle auto elettriche ci possono essere diverse impostazioni, ossia l'Amministrazione comunale potrebbe redigere un Piano per decidere in quali aree realizzare le infrastrutture di ricarica, senza individuare necessariamente lo stallo di sosta, oppure un'altra possibilità alternativa è quella di lasciare margine di azione al libero mercato (impostazione che stanno seguendo altre città, anche metropolitane), ovvero identificare eventualmente il numero di infrastrutture di ricarica da realizzare e tramite un manifestazione di interesse selezionare l'operatore economico finale. Si sofferma sul fatto che una serie di infrastrutture di ricarica, secondo la normativa vigente, devono essere obbligatoriamente installate, per esempio presso nuove polarità commerciali e poli pubblici. Conclude affermando che si tratta di una tematica molto attuativa, che è analizzata dal PUMS in termini strategici e non puntuali.

Interviene la **Rappresentante di Legambiente BustoVerde, Avv. Paola Gandini**, la quale espone il timore che la concentrazione delle colonnine di ricarica elettrica sia soltanto in prossimità di supermercati, con assenza delle stesse in determinati quartieri privi di supermercati e, quindi, di infrastrutture di ricarica.

Interviene il **Commissario Capo dell'U.O. Sicurezza Viabilistica, Mobilità e Trasporti, Dott. Giuseppe Vaccarino**, il quale conferma la ricezione delle osservazioni da parte della Provincia di Varese e che, da una prima lettura, le stesse non contengono alcuna osservazione in merito al procedimento V.A.S. ma bensì rispetto al documento di Piano. Ringrazia tutti i partecipanti e dichiara conclusa la Conferenza.

La Dirigente del Settore SUAP, Patrimonio e Sicurezza, Ambiente ed Ecologia, Dott.ssa Grazia Tamburello e il Dirigente del Settore Polizia Locale, dott. Stefano Lanna, ringraziano tutti i partecipanti.

La conferenza termina alle ore 11:55.

Allegati:

1. Pareri e osservazioni pervenuti dagli enti interessati:

- Agenzia TPL (prot. n. 94507/2026 del 06/08/2026)
- Regione Lombardia – Direzione Generale Infrastrutture e Opere Pubbliche (prot. n. 96904 del 13/08/2026)
- Ferrovienord (prot. n. 95474/2026 del 10/08/2026)
- Arpa Lombardia (prot. n. 98633/2026 del 20/08/2026)
- Regione Lombardia – ATS Insubria (prot. n. 98733/2026 del 20/08/2026)
- FIAB Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta (prot. n. 98758/2026 del 20/08/2026)
- RFI Rete Ferroviaria Italiana (prot. n. 99022/2026 del 21/08/2026)
- Legambiente BustoVerde (prot. n. 99346/2026 del 24/08/2026)
- Provincia di Varese (prot. n. 99419/2026 del 24/08/2026)

La registrazione della conferenza conclusiva del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) connessa al procedimento di adozione del Piano Urbano della Mobilità (PUMS) è disponibile presso l'U.O. Sicurezza viabilistica, Mobilità e Trasporti.

Cordiali saluti.

L'Autorità Procedente
Comandante P.L.
Dott. Stefano Lanna



Firmato digitalmente da:

STEFANO LANNA

Firmato il 06/10/2026 17:19

Seriale Certificato:
155471562304584442658923909645850591859

Valido dal 26/06/2024 al 26/06/2027

ArubaPEC EU Qualified Certificates CA G1

Responsabile dell'istruttoria: Dott.ssa Miriana Flego

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