Città di Busto Arsizio

REDAZIONE DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E DELLA CONNESSA VALUTAZIONE AMBIETALE STRATEGICA DEL COMUNE DI BUSTO ARSIZIO (VA)

Comune di Busto Arsizio
Riproduzione Cartacea di Documento Elettronico
Protocollo N.0125081/2026 del 26/10/2026
Classifica 6.7
E

Valutazione Ambientale Strategica

Dichiarazione di sintesi

- Punto b) comma 1 art. 17 D.lgs 152/06 -

Sommario

1 INTRODUZIONE 3
2 PROCESSO DI FORMAZIONE DEL PUMS E DEL RAPPORTO AMBIENTALE 3
2.1 Processo di formazione del PUMS e considerazione dell'ambiente 3
2.1.1 Introduzione e quadro diagnostico 3
2.1.2 Flusso generale delle operazioni attuate 4
2.1.3 Processo partecipativo adottato ed influenze sulla formazione del Piano 5
2.1.4 Integrazione della variabile ambientale nel Piano 5
2.2 Considerazione delle alternative 6
2.2.1 Premessa metodologica: il quadro normativo e le Linee Guida PUMS 6
2.2.2 La definizione degli scenari e i macro-obiettivi del PUMS 6
2.2.3 Analisi comparativa delle prestazioni e degli impatti 7
2.2.4 Sintesi valutativa e scelta dello scenario ottimale 8
2.3 Sintesi dei contenuti propositivi del piano 8
3 RICADUTE DEL PROCESSO DI VAS SUL PIANO E SUL RAPPORTO AMBIENTALE 10
3.1 Generalità 10
3.2 Sintesi degli esiti del Rapporto Ambientale 11
3.3 Ruolo della consultazione e conseguenti modifiche al Piano e al Rapporto Ambientale 14
3.3.1 Generalità 14
3.3.2 Fase di scoping (art. 13 D.lgs 152/06) 14
3.3.3 Fase di consultazione e Parere Motivato (art. 14 D.lgs 152/06) 21

1 Introduzione

L'art. 17 del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 stabilisce che, a seguito della chiusura della fase di consultazione e dell'emissione del parere Motivato da parte dell'autorità competente di cui all'art. 15, la decisione finale venga pubblicata nei siti web delle autorità interessate, con indicazione del luogo in cui è possibile prendere visione del piano o programma adottato e di tutta la documentazione oggetto dell'istruttoria.

Sono inoltre resi pubblici, attraverso la pubblicazione sui siti web delle autorità interessate:
a) il parere motivato espresso dall'autorità competente;
b) una dichiarazione di sintesi in cui si illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano o programma e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano o il programma adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate;
c) le misure adottate in merito al monitoraggio di cui all'articolo 18.

Tale schema è ripreso anche dalle norme regionali con particolare riferimento alla fase 3 del modello generale metodologico, procedurale e organizzativo per la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) di piani e programmi di cui all'allegato 1 della DGR 761/2010 del 10 novembre 2010

Il presente documento contiene le informazioni di cui al punto b).

2 Processo di formazione del PUMS e del Rapporto Ambientale

2.1 Processo di formazione del PUMS e considerazione dell'ambiente

2.1.1 Introduzione e quadro diagnostico

La ricostruzione dello scenario di base, definito come 'scenario zero', ha costituito l'obiettivo primario della prima fase preliminare dello studio. Questa attività ha previsto un'analisi approfondita e sistematica del sistema della viabilità attuale della città di Busto Arsizio, esaminando sia la componente privata motorizzata sia quella non motorizzata, unitamente al sistema di trasporto pubblico locale e all'organizzazione della sosta. La struttura urbana e le sue funzioni prevalenti sono state investigate incrociando i dati storici disponibili, i rilievi sul traffico aggiornati e le risultanze emerse dalla fase di ascolto attivo della popolazione e degli stakeholder locali. Il risultato finale di questa prima parte è stato una vera e propria diagnosi delle principali problematiche riscontrate alla scala urbana e l'individuazione delle potenzialità di sviluppo in termini di mobilità, ponendo le basi per la successiva definizione degli obiettivi strategici e delle priorità di intervento sul territorio.
A valle della diagnosi, sono stati identificati gli obiettivi strategici prioritari e, di conseguenza, sono state definite le relative Strategie ed Azioni. Nella redazione del Piano, particolare attenzione è stata

posta alle opportunità e ai benefici derivanti dalla mobilità elettrica, creando le condizioni ottimali per l'ulteriore sviluppo di una rete di ricarica pubblica e promuovendo la diffusione del parco veicoli elettrici in ambito urbano. Il PUMS valorizza inoltre l'infomobility e le tecnologie digitali applicate al settore trasporti con l'obiettivo di fluidificare e regolare i flussi di traffico, integrare la gestione centralizzata delle dynamics di mobilità all'interno delle ZTL e delle Zone 30, controllare l'occupazione delle aree di parcheggio pubbliche e incentivare sistemi di ticketing e pagamento innovativi via mobile.
Infine, il Piano individua gli strumenti necessari per la verifica della qualità, l'implementazione e il monitoraggio ex-post attraverso report periodici. Questa attività di monitoraggio continuo consentirà di valutare concretamente il grado di avanzamento e l'efficacia delle azioni rispetto degli obiettivi prefissati, esaminando successi e fallimenti, in modo da calibrare e adeguare nel tempo le scelte programmatiche, le priorità e le previsioni di spesa dell'Amministrazione nell'arco temporale degli scenari proposti.

2.1.2 Flusso generale delle operazioni attuate

Il processo di formazione del piano è stato sviluppato in stretta aderenza alle linee guida europee e nazionali, facendo esplicito riferimento alle Linee Guida Europee per i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile predisposte dalla piattaforma Eltis. Queste linee guida prevedono la suddivisione delle operazioni di preparazione, definizione e redazione dello strumento in 4 macro-fasi e 12 step sequenziali interconnessi, configurando il cosiddetto 'ciclo di vita' del PUMS. Di seguito si riepilogano le articolazioni principali:

- FASE 1 - PREPARAZIONE E ANALISI: Comprende l'impostazione delle strutture di lavoro interdisciplinari, la valutazione delle risorse e la pianificazione del coinvolgimento dei cittadini (Step 1); la determinazione del quadro pianificatorio e dei confini geografici dell'area funzionale urbana (Step 2); e l'analisi approfondita della situazione della mobilità urbana tramite la raccolta e l'elaborazione dei dati multimodali (Step 3).
- FASE 2 - SVILUPPO DI UNA STRATEGIA: Prevede la costruzione e la definizione di scenari alternativi di assetto futuro da discutere con la cittadinanza (Step 4); lo sviluppo di una visione e di una strategia condivisa con gli stakeholder, fissando obiettivi qualitativi (Step 5); e la definizione di indicatori e valori target misurabili per monitorare i progressi (Step 6).
- FASE 3 - PIANIFICAZIONE DELLE MISURE: Si colloca al cuore del PUMS e prevede la selezione di pacchetti di misure integrate ed efficaci valutandone la fattibilità (Step 7); l'accordo sulle azioni operative, l'assegnazione delle responsabilità e l'analisi delle fonti di finanziamento (Step 8); e la preparazione finale all'adozione del documento previa verifica di qualità (Step 9).
- FASE 4 - IMPLEMENTAZIONE E MONITORAGGIO: Riguarda la gestione operativa dell'implementazione coordinata dai dipartimenti tecnici (Step 10); il monitoraggio continuo, l'adattamento delle azioni in base ai cambiamenti e la comunicazione dei risultati (Step 11); e infine la revisione complessiva del ciclo per trarre insegnamenti utili alle future pianificazioni (Step 12).

Oltre al quadro europeo, il processo è stato regolato dalle Linee Guida Nazionali emanate con il Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) del 4 agosto 2017 n. 397 (e successivi

aggiornamenti, come il D.M. 396/2019). Il decreto definisce il PUMS come uno strumento strategico con un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni) volto a sviluppare una visione sistemica, proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica integrati con gli sviluppi urbanistici e territoriali.

2.1.3 Processo partecipativo adottato ed influenze sulla formazione del Piano

In linea con il capitolato d'oneri e le normative vigenti, la predisposizione del PUMS di Busto Arsizio è stata affiancata da un'intensa attività di partecipazione strutturata nel 'Piano Operativo della Partecipazione' (POP). Le attività di comunicazione e ascolto sono state quelle più rilevanti.

Queste hanno riguardato sia i cittadini in genere (non associati) sia le organizzazioni (stakeholder primari, associazioni di categoria, istituzioni ed attori chiave e sono state svolte in contemporanea con le analisi diagnostiche per raccogliere le criticità territoriali e pesare i macro-obiettivi ministeriali (efficacia, sostenibilità energetico-ambientale, sicurezza, sostenibilità socio-economica).

Gli strumenti operativi utilizzati per l'ascolto hanno incluso cinque incontri frontali sul territorio, che hanno coperto tutti i quartieri di Busto Arsizio, e l'attivazione della piattaforma web (www.pumsbustoarsizio.it). Attraverso il sito sono stati somministrati questionari online (differenziati tra cittadini e stakeholder) ed è stato implementato il sistema Geopinion, che ha permesso agli utenti di geolocalizzare direttamente sulla mappa le criticità della mobilità urbana.

Dalla sintesi del processo partecipativo sono emersi alcuni temi cruciali e ricorrenti che hanno orientato in modo decisivo le scelte di Piano: la sicurezza stradale (percezione di vie e incroci pericolosi), la necessità di rimodulare il trasporto pubblico locale in base al pendolarismo, i problemi di sosta e congestione nei nodi strategici (in prossimità di plessi scolastici e stazioni ferroviarie), l'estensione e l'interconnessione della rete ciclabile, e una spiccata sensibilità verso la qualità dell'aria e la riduzione dei consumi energetici.

2.1.4 Integrazione della variabile ambientale nel Piano

Essendo il PUMS, per sua stessa definizione e natura istituzionale, uno strumento volto al perseguimento di obiettivi esplicitamente ecologici e di mobilità sostenibile, la variabile ambientale ne costituisce il fulcro strutturale e l'orientamento intrinseco. Nella definizione delle strategie di intervento, l'analisi delle componenti ambientali è stata calibrata sulle reali caratteristiche del territorio del Comune di Busto Arsizio.

Dal punto di vista della tutela degli ecosistemi naturali, il contesto comunale non presenta peculiarità o fragilità d'eccezione: sono infatti numericamente ridotte le aree sensibili sotto il profilo strettamente biologico, geologico o idrologico. Di contro, il territorio manifesta in modo evidente le pressioni ambientali tipiche dei contesti urbani densamente popolati e fortemente antropizzati. Per tale ragione, la variabile ambientale all'interno del Piano è stata focalizzata e declinata

principalmente sul contrasto alle due criticità locali più rilevanti: l'inquinamento atmosferico (qualità dell'aria) e l'inquinamento acustico.

Le azioni strutturali definite nel Piano – quali il potenziamento e la riorganizzazione del trasporto pubblico, lo sviluppo di una rete ciclabile capillare e sicura, la moderazione del traffico tramite le Zone 30 e la transizione verso la mobilità elettrica – non rispondono quindi soltanto a logiche di efficienza trasportistica, ma agiscono come diretti vettori di risanamento ambientale. L'obiettivo finale è la riduzione sistematica delle emissioni di gas climalteranti e degli inquinanti locali, unitamente all'abbattimento dei livelli di rumore urbano, migliorando in modo integrato la qualità della vita dei cittadini.

2.2 Considerazione delle alternative

2.2.1 Premessa metodologica: il quadro normativo e le Linee Guida PUMS

L'elaborazione e la valutazione comparativa di scenari alternativi costituiscono una fase centrale e imprescindibile nel processo di pianificazione strategica dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS). Come stabilito dal Decreto Ministeriale n. 397 del 4 agosto 2017 (Linee guida nazionali per i PUMS) e dettagliato all'interno del Vademecum del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), la costruzione degli scenari non rappresenta un mero esercizio tecnico, bensì lo strumento cardine per orientare le scelte politico-amministrative verso soluzioni sostenibili ed efficienti.
In conformità alle direttive ministeriali, il percorso metodologico prevede la definizione, in prima istanza, di uno Scenario di Riferimento (o scenario d'inerzia 'Do-Nothing'), volto a fotografare l'evoluzione del sistema della mobilità qualora si attuassero esclusivamente le infrastrutture e le politiche già programmate o in fase di realizzazione. Successivamente, le linee guida richiedono la progettazione di molteplici Scenari Alternativi di Piano ('Do-Something'). Questi scenari devono essere configurati combinando in modo differente le diverse leve infrastrutturali, gestionali e tariffarie, al fine di perseguire gli obiettivi macroscopici definiti nella prima fase del Piano (efficacia del sistema, sostenibilità ambientale, sicurezza stradale ed inclusione socio-economica).
Il Vademecum MIT sottolinea l'importanza di sottoporre tali alternative a un processo di valutazione comparativa di tipo quantitativo, supportato da strumenti di simulazione modellistica, e qualitativo, attraverso il coinvolgimento attivo della cittadinanza e dei portatori di interesse (fase di partecipazione). L'obiettivo finale sancito dalla norma è l'individuazione di uno 'Scenario Definitivo' o 'Scenario di Piano', che massimizzi i benefici complessivi per la collettività, garantendo al contempo la fattibilità tecnica ed economica degli interventi.

2.2.2 La definizione degli scenari e i macro-obiettivi del PUMS

In linea con l'impostazione strategica definita nel documento di Fase I (Quadro conoscitivo e strategie di Piano), il PUMS ha inizialmente ipotizzato tre macro-orientamenti per gli assetti della mobilità: uno focalizzato sull'ottimizzazione della mobilità privata, uno improntato al massimo sviluppo della mobilità collettiva e sostenibile, e infine uno scenario equilibrato. Per una maggiore accuratezza analitica, la pianificazione è stata estesa alla valutazione complessiva di quattro scenari

alternativi (S.A.1, S.A.2, S.A.3, S.A.4), confrontati costantemente con lo Scenario di Riferimento (SRif).
L'analisi quantitativa poggia su quattro pilastri modellistici interconnessi: l'offerta infrastrutturale (viabilità e sosta), l'offerta di servizi di trasporto pubblico, le dinamiche di ripartizione modale e le complesse interazioni domanda-offerta condizionate dallo stato di congestione delle reti. Gli indicatori derivanti da tali simulazioni sono stati inseriti all'interno di una struttura di valutazione multicriterio "ad albero", i cui pesi percentuali derivano direttamente dalle priorità espresse dalla cittadinanza durante il percorso partecipativo. I macro-obiettivi di primo livello vedono una distribuzione equilibrata dei pesi, a testimonianza di una visione olistica del sistema: la Sicurezza della mobilità stradale detiene l'importanza maggiore (26,5%), seguita strettamente dall'Efficacia ed efficienza del sistema (26,2%), dalla Sostenibilità energetica ed ambientale (24,7%) e, infine, dalla Sostenibilità socioeconomica (22,7%).

2.2.3 Analisi comparativa delle prestazioni e degli impatti

Le simulazioni effettuate evidenziano che gli scenari alternativi producono effetti complessivamente omogenei sul sistema della mobilità privata automobilistica, determinando scostamenti contenuti nelle percorrenze e nei tempi di viaggio complessivi. Questo fenomeno è principalmente riconducibile all'ampiezza dell'area di studio e alla presenza di una rilevante direttrice autostradale di attraversamento che, non essendo influenzata dalle politiche urbane del PUMS, assorbe e stabilizza una quota significativa dei flussi veicolari totali. Sotto il profilo strettamente trasportistico, lo Scenario Alternativo 4 risulta il più favorevole alla mobilità privata grazie al mantenimento degli attuali livelli di accessibilità automobilistica al centro, non prevedendo l'estensione della Zona a Traffico Limitato (ZTL).
Questa stabilità nei flussi si riflette direttamente sulle stime ambientali relative alle emissioni di sostanze inquinanti in atmosfera. Le valutazioni energetico-ambientali — condotte attraverso l'applicazione del modello standard europeo COPERT e in conformità alle metodologie internazionali EMEA/EAA 2019 e IPCC — confermano l'assenza di variazioni macroscopiche tra i diversi assetti proprio a causa della diretta proporzionalità esistente tra le percorrenze veicolari globali e i volumi di emissione prodotti.

A differenza del comparto privato, il sistema del trasporto pubblico mostra dinamiche di risposta più marcate ed eterogenee tra le diverse opzioni. Dai risultati modellistici emerge con chiarezza che lo Scenario Alternativo 2 rappresenta la configurazione a più alta efficacia prestazionale. Tale scenario, infatti, si dimostra capace di generare il massimo incremento nel volume di passeggeri attratti dal servizio pubblico (pari a 7.104 viaggi complessivi, rispetto ai soli 5.026 dello scenario d'inerzia), registrando al contempo un netto miglioramento della velocità commerciale a bordo dei mezzi, che sale dai 16,7 km/h storici a 21,8 km/h. Prestazioni del tutto analoghe in termini di velocità e attrazione vengono raggiunte anche dagli scenari S.A.1 e S.A.4, mentre lo Scenario Alternativo 3 evidenzia un'efficacia decisamente più marginale, fermandosi a 5.707 viaggi e a una velocità di bordo di 17,0 km/h.

2.2.4 Sintesi valutativa e scelta dello scenario ottimale

Per sintetizzare la complessa matrice delle prestazioni e guidare la scelta strategica, gli indicatori sono stati condensati in un quadro sinottico finale che esprime il valore complessivo di ciascuno scenario attraverso un indice sintetico adimensionale. Il punteggio finale evidenzia una netta e inequivocabile preferenza per gli Scenari Alternativi 1 e 2, i quali totalizzano rispettivamente un valore di 18,1 e 18,3. Al contrario, lo Scenario 3 (punteggio 8,9) e lo Scenario 4 (punteggio 10,5) si posizionano su livelli di efficacia strategica nettamente inferiori.
Il primato degli scenari 1 e 2 deriva in massima parte dagli elevati benefici generati sul sistema della mobilità collettiva e dall'attivazione combinata di misure restrittive e di riqualificazione dello spazio urbano (logiche di tipo on/off), capaci di promuovere un riequilibrio modale concreto a favore della sostenibilità. Di contro, poiché il Piano non introduce interventi radicalmente penalizzanti o fortemente limitativi per l'accessibilità delle auto private, i differenziali relativi alla riduzione dei consumi di carburante, al miglioramento della qualità dell'aria e alla contrazione dell'incidentalità stradale rimangono visibili ma contenuti rispetto allo scenario base, confermando che l'efficacia complessiva del PUMS si gioca principalmente sulla capacità di potenziare l'offerta alternativa e integrata di trasporto.

2.3 Sintesi dei contenuti propositivi del piano

Il punto di partenza per la predisposizione del piano è stata la predisposizione di documenti preliminari relativi all'analisi di contesto ed alla strategia di Piano che sono stai oggetto della Deliberazione di Giunta Comunale n. 418 del 13/09/2023.

Tale atto stabilisce le quattro strategie cardine per la definizione del PUMS, volte al raggiungimento di macro-obiettivi specifici attraverso azioni concrete sul territorio:

- Offerta di mobilità;
- Innovazione tecnologica;
- Formazione e informazione
- Restituzione degli spazi alla città.

Per quanto riguarda l'**offerta di mobilità**, la strategia si concentra sull'ottimizzazione degli spazi stradali ed urbani, limitando severamente il consumo di suolo. Non sono previste nuove infrastrutture per il traffico veicolare privato o nuovi parcheggi su strada o in struttura. Gli unici interventi infrastrutturali riguardano la realizzazione di piste ciclabili di raccordo tra le reti esistenti o già pianificate (PUT, Progetto Fili, Progetto Gipadua). Il focus principale si sposta sulla protezione delle componenti deboli della mobilità e sullo sviluppo della mobilità sostenibile tramite l'integrazione di sistemi stradali sicuri, la moderazione della velocità (Traffic Calming), una nuova regolamentazione della sosta e la riorganizzazione del trasporto pubblico locale.

Relativamente all'**innovazione tecnologica**, sebbene la gestione formale del TPL non competa direttamente al Comune (affidata all'Agenzia del Bacino di Como, Lecco e Varese per i bus e a Regione Lombardia per i treni), il PUMS delinea una forte spinta all'integrazione. Si raccomanda l'uso

di orari coordinati ferro-gomma, bigliettazione elettronica, applicazioni MaaS (Mobility as a Service), immagine coordinata ed esperimenti di servizi a chiamata.
Verrà inoltre istituita una Centrale della Mobilità (sala di controllo) per monitorare il traffico in tempo reale attingendo a dati forniti da Polizia Locale, telecamere stradali, sistemi AVM degli autobus, aziende di manutenzione ed uffici tecnici. Questa centrale permetterà di modulare i semafori, gestire deviazioni e incidenti e trasmettere avvisi utili ai cittadini mediante pannelli a messaggio variabile e paline intelligenti (con schermi e-ink alle fermate).
Sul fronte ambientale, si promuove la mobilità elettrica: i futuri acquisti o noleggi di veicoli comunali, della Polizia Locale e delle partecipate dovranno essere esclusivamente a emissioni zero. Sarà progressivamente elettrificato il servizio bus ed espansa la rete di ricarica pubblica. Per i servizi di sharing mobility (car sharing e bike sharing a pedalata assistita), si prevede l'aumento delle postazioni sul territorio, in particolare presso i Mobility Hub, l'introduzione di veicoli full-electric, la sosta gratuita per i mezzi condivisi e formule di rilascio free-floating.

Per quanto riguarda la strategia relativa al tema f**ormazione e informazione** si prevede lo sviluppo di percorsi educativi e comunicativi diversificati per target (scuole, giovani, adulti, professionisti). Tra le iniziative figurano il consolidamento di percorsi 'pedibus' e 'bicibus' scolastici, campagne pubblicitarie multimediali sulle esternalità negative del traffico privato (costi sanitari, ambientali e sociali) e corsi specifici per l'uso sicuro delle sedi stradali o l'utilizzo delle nuove tecnologie e app applicate alla mobilità urbana.

In merito alla strategia finalizzata alla **restituzione degli spazi alla città l**a mobilità attiva e pedonale viene sancita come un vero e proprio diritto fondamentale del cittadino. Le azioni mirano a garantire la continuità e la sicurezza della rete pedonale per favorire gli spostamenti di prossimità e lo svago, riducendo le esternalità negative e incrementando il benessere psico-fisico. Un pilastro inderogabile di questa strategia è l'abbattimento sistematico delle barriere architettoniche per garantire piena accessibilità alle persone a ridotta capacità motoria.
Parallelamente, la revisione della circolazione stradale recepisce il Piano Urbano del Traffico (PUT 2021) estendendo la ZTL e seguendo principi guida precisi: allontanare il traffico di transito dalle aree residenziali indirizzandolo verso assi viari principali, fluidificare i percorsi dei mezzi pubblici, mettere in sicurezza gli incroci e ottimizzare la sosta secondaria ricorrendo all'istituzione di sensi unici.

Tutte le strategie si inseriscono in un contesto generale i cui sono comunque presenti delle **invarianti di piano** che rappresentano quegli interventi già legati da obblighi giuridici, con coperture finanziarie definite, cantieri aperti o in fase di appalto. Questi progetti formano lo 'Scenario di Riferimento' utilizzato per valutare l'efficacia dei futuri scenari alternativi del PUMS.

A titolo di esempio si citano la nuova viabilità di collegamento tra il quartiere Sant'Anna e la Statale del Sempione o lo sviluppo del 1° lotto del progetto 'Gipadua' per la messa in sicurezza della circolazione ciclistica.

A partire dalle strategie sin qui descritte il PUMS ha quindi sviluppato azioni ed interventi da implementare per il perseguimento degli obiettivi fissati. La tabella seguente riassume il quadro strategia-azioni-interventi.

Strategia	Azione	Intervento
Offerta di mobilità	Revisione della ZTL	estensione ZTL e nuove pedonalizzazioni, istituzione ZTL scolastiche
	Revisione del sistema dei parcheggi e della sosta	rimodulazione aree di sosta in relazione a estensione ZTL e nuove politiche tariffarie
	Nuove infrastrutture viarie e di TPL	risistemazione intersezioni e infrastrutture dedicate al TPL (anche con corsie preferenziali)
	Nuove infrastrutture dedicate alla mobilità ciclistica	nuove piste ciclabili, ciclofficine e velostazioni
	Revisione della rete di TPL	progetto Agenzia TPL Como Lecco Varese (allegato 4.3 al Programma di Bacino)
	Strategie di Traffic Calming	attraversamenti rialzati, arredo urbano, azioni per traffico pesante
Innovazione tecnologica	Integrazione TPL automobilistico e ferroviario	integrazione di orario e di tariffa
	ICT/ITS	cruscotto di monitoraggio traffico e APP dedicate alla mobilità, indirizzamento parcheggi
	Mobilità elettrica	sviluppo ella rete di ricarica e promozione mobilità elettrica
	Sharing mobility	promozione iniziative sharing mobility e mobility management (anche riferito alle scuole)
Formazione e informazione	Politiche formazione e informazione	Iniziative di formazione e informazione sulla sicurezza stradale, sulla mobilità sostenibile rivolte a scuole e cittadini
Restituzione degli spazi alla città	Revisione della circolazione stradale	Revisione delle logiche di circolazione anche con ulteriori inibizioni per mezzi pesanti, con riferimento a previsioni PUT
	Manutenzioni	manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture viarie, dei marciapiedi, piste ciclabili ecc
	Logistica urbana	iniziative rivolte all'ultimo miglio e all'ottimizzazione delle consegne
	Abbattimento delle barriere architettoniche	miglioramento degli spazi dedicati alla pedonalità e adeguamento parcheggi

3 Ricadute del processo di VAS sul Piano e sul Rapporto Ambientale

3.1 Generalità

Come noto la Valutazione Ambientale Strategica (VAS) non è un semplice adempimento burocratico da svolgere al termine della progettazione di un Piano, bensì un processo continuo, preventivo e partecipativo che accompagna la pianificazione fin dalla sua nascita. La sua finalità principale è garantire che gli obiettivi di sostenibilità ecologica e sociale siano integrati all'interno delle scelte strategiche di governo del territorio.
Le ricadute di questo processo si manifestano in modo bidirezionale e sinergico sul Piano stesso e sul Rapporto Ambientale.

In particolare l'applicazione della VAS trasforma l'iter di pianificazione tradizionale introducendo una forte componente di tutela preventiva. Le principali ricadute sul Piano includono:

- Orientamento delle scelte strategiche: Spinge l'autorità pianificatrice a considerare gli effetti ambientali prima che le decisioni vengano "blindate".
- Studio delle alternative: Obbliga a valutare diverse opzioni (compresa l'opzione zero, ovvero la non realizzazione del piano) per individuare lo scenario ottimale a minor impatto.
- Modifica e mitigazione: Le criticità rilevate durante la valutazione portano spesso a ridimensionare, riposizionare o eliminare del tutto gli interventi più impattanti (ad esempio, riducendo il consumo di suolo o modificando il tracciato di un'infrastruttura).
- Trasparenza e consenso: Attraverso le fasi di consultazione pubblica, il Piano si arricchisce dei contributi di cittadini, associazioni ed enti competenti, aumentando la condivisione sociale delle scelte.

Lo stesso processo partecipativo innesca ricadute sulla redazione del Rapporto Ambientale con istanze di approfondimento e ampliamento della base conoscitiva e della ricerca delle interazioni fra scelte di piani e le diverse matrici ambientali.

Nel caso specifico della VAS del PUMS di Busto Arsizio ciò è avvenuto sia in conseguenza delle attività partecipative condotte nell'ambito della predisposizione del PUMS (attività di "ascolto" di cittadini e stakeholder condotte con l'ausilio di confronti diretti, questionari e altri strumenti) che nell'ambito dei contributi ricevuti dal pubblico e dalle istituzione sia in fase di scoping che di consultazione previsti dalle norme sulla VAS. Nel cap. 3.3 si fornisce un dettagliato resoconto di questa attività.

3.2 Sintesi degli esiti del Rapporto Ambientale

Il Rapporto Ambientale è stato elaborato in conseguenza di quanto previsto dalle norme nazionali e regionali in materia di Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi ed, in particolare, dal D.lgs 152/06 e dal Regolamento Regionale del 4 agosto 2008, n. 3.

Lo scopo del Rapporto Ambientale è quello di:

- evidenziare i livelli di coerenza del piano rispetto agli obiettivi di protezione ambientale fissati a livello internazionale e nazionale;
- evidenziare i livelli di coerenza del piano con le altre pianificazioni sovraordinate e parallele;
- definire gli impatti significativi, sia positivi che negativi, associabili all'attuazione del piano, in relazione alle principali componenti ambientali ritenute pertinenti.

Allo scopo, il rapporto ambientale, oltre una parte introduttiva sugli aspetti normativi e procedurali, contiene:

- l'illustrazione del processo formativo e dei contenuti della parte propositiva del PUMS definendone le azioni;
- la definizione del quadro degli obiettivi di protezione ambientale a cui fare riferimento;
- la descrizione del quadro programmatico di riferimento alle diverse scale;
- la descrizione delle principali caratteristiche ambientali del territorio interessato;

- l'incrocio delle informazioni precedenti, al fine di definire i livelli di coerenza fra obiettivi e le interazioni delle azioni del PUMS con le componenti ambientali.

Per quanto riguarda i contenuti del PUMS, il documento di piano è stato analizzato e sintetizzato, estraendo i dati necessari per la valutazione, che ha riguardato esclusivamente le iniziative proposte direttamente dal PUMS, lasciando sullo sfondo, come scenario di riferimento, le iniziative già previste da altri piani e programmi, che vanno a costituire delle invarianti di piano.
Per facilitare l'azione di valutazione, le azioni del PUMS sono state articolate in funzione delle caratteristiche prevalenti, distinguendo fra azioni strutturali, regolatorie, tecnologiche ed immateriali.
La selezione degli obiettivi di protezione ambientale è stata eseguita considerando i principali documenti di politica ambientale elaborati a diversi livelli ed evidenziandone i temi di attenzione pertinenti rispetto alla natura specifica del piano.
Ne è scaturita l'attenzione ai temi energetici e climatici (e quindi di riduzione dei gas climalteranti), della qualità dell'aria, del comfort acustico, della tutela del suolo, della biodiversità e del paesaggio.
L'analisi dei piani ha permesso di definire il quadro di riferimento con cui confrontare gli obiettivi e le azioni del PUMS ed ha riguardato:

- la pianificazione di area vasta territoriale e paesaggistica;
- la pianificazione dei trasporti;
- il sistema delle aree protette;
- la pianificazione di bacino;
- pianificazione comunale con riferimento sia a quella urbanistica che ambientale (Piano di zonizzazione acustica);
- il Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'aria.

La caratterizzazione ambientale ha riguardato le principali componenti ambientali, nonché elementi di sintesi della qualità urbana e della qualità della vita nella Città di Busto Arsizio.
Dalla loro analisi non sono scaturite situazioni di particolare vulnerabilità nei diversi settori anche se, comunque, il territorio del Comune di Busto Arsizio non è risultato immune da diverse problematiche.

Tenendo conto di quanto sin qui premesso, le tematiche rispetto alle quali analizzare l'evenienza che il PUMS possa essere fonte di impatto negativo o positivo sull'ambiente sono state, essenzialmente:

- il tema della qualità dell'aria e delle emissioni di gas climalteranti;
- l'inquinamento acustico
- il suolo con riferimento al consumo di suolo ed il dissesto idrogeologico;
- la conservazione della biodiversità e gli aspetti naturalistici in generale;
- la tutela del paesaggio, dei beni culturali e della qualità urbana.

La parte valutativa del Rapporto Ambientale ha messo in relazione queste variabili, permettendo di definire una elevata coerenza delle scelte del PUMS con il sistema degli obiettivi ambientali e derivanti dai piani territoriali, di settore ed urbanistici.

Il tutto considerando che la città di Busto Arsizio, come evidenziato nelle analisi che ne hanno descritto lo stato iniziale, presenta discreti valori ambientali e criticità.
Fra i valori ambientali va sicuramente compresa la presenza nel territorio comunale, per quasi il 40% della propria estensione, del PLIS (Parco Locale di Interesse Sovracomunale)Alto Milanese.
Fra le criticità va considerata, dal punto di vista idraulico, l'esposizione a esondazioni dei canali di laminazione dei torrenti Rile e Tenore di una piccola porzione nella parte più settentrionale del comune, rappresentata nei vari documenti della pianificazione di bacino, che hanno recepito anche le modifiche alla perimetrazione delle fasce fluviali legato alla realizzazione di opere idrauliche.
Per quanto riguarda gli impatti, la natura del PUMS, implicitamente rivolta alla sostenibilità, ha facilitato significativamente la valutazione, facendo emergere soprattutto la presenza di performance positive rispetto alle componenti più influenzate dalla pianificazione dei trasporti e, quindi, la qualità dell'aria e la tutela del comfort acustico.
Praticamente tutte le azioni di piano offrono vantaggi rispetto a queste componenti, senza che le altre vengano coinvolte significativamente. Ciò riguarda soprattutto le azioni di carattere regolatorio ed immateriale, che puntano alla riduzione dell'utilizzo dei mezzi privati a vantaggio di mezzi più sostenibili.
Per quanto riguarda la qualità dell'ambiente sotto il profilo dell'inquinamento atmosferico, la città di Busto Arsizio, probabilmente per via della sua posizione geografica e della debole circolazione dei venti, oltre alla prossimità alla città metropolitana di Milano, è stata inclusa tra gli "Agglomerarti urbani", che corrispondono alle parti di territorio nelle quali i livelli di uno o più inquinanti comportano il superamento dei valori limite e delle soglie di allarme, o i livelli di uno o più inquinanti eccedono il valore limite aumentato del margine di tolleranza.
Vanno comunque tenute in conto sia la natura che la tempistica del PUMS, che prevede più interventi di carattere gestionale e amministrativo, che non modifiche "fisiche" e infrastrutturali, agendo sulla circolazione, sulla sistemazione di eventuali intersezioni viarie critiche e sulla pedonalizzazione.
Rispetto a questo quadro, si ritiene che **le azioni prevista dal PUMS non siano possibile causa di impatti negativi significativi.** Si evidenzia invece la positività di molte azioni, soprattutto nel rispetto delle tematiche legate alla qualità dell'aria e all'inquinamento acustico.
Infatti, **l'insieme delle azioni** di regolazione del traffico, di aumento della ciclabilità e delle aree pedonali, di potenziamento del TPL, l'implementazione o il potenziamento della sharing mobility, ecc. **creerà un nuovo ecosistema urbano, in cui i cittadini sapranno che ci sono alternative concrete e variegate all'uso della propria automobile** per cui è **ragionevole immaginare che nel medio-lungo termine la quantità di spostamenti condotti con veicoli inquinanti cali significativamente** con tutto ciò che ne consegue in termini di emissioni inquinanti e di qualità dell'aria.
Rispetto ad altre componenti ambientali, la leggerezza delle scelte di carattere infrastrutturale (di fatto sono previsti solo interventi come risagomatura, canalizzazioni, sistemazioni e piste o corsie ciclabili in aree già artificializzate o interventi già previsti in altri piani, fa sì che i rischi di impatto negativo siano davvero molto limitati se non del tutto nulli.
Le informazioni sono state sintetizzate in una matrice di valutazione, dalla cui analisi complessiva appare evidente la netta prevalenza di situazioni di impatto positivo, permettendo di potere attribuire al PUMS una valenza ambientale strategica di quel segno.

Questo ruolo positivo andrà comunque monitorato nel tempo, secondo regole che lo stesso PUMS ha definito.

In estrema sintesi, appare evidente che l'attuazione del PUMS non comporterà impatti negativi significativi, ma sarà occasione per lo sviluppo di determinanti, in grado di indurre importanti benefici per la città, in termini di **riduzione delle emissioni di inquinanti e risparmio energetico**, nonché di **netto miglioramento per la qualità di vita urbana**.

3.3 Ruolo della consultazione e conseguenti modifiche al Piano e al Rapporto Ambientale

3.3.1 Generalità

Come già accennato una delle modalità con cui la VAS incide sulla formazione del piano è quella incentrata sulla partecipazione di cittadini, stakeholder e istituzioni (in specie quando competenti in materia ambientale) al processo.

Infatti attraverso le fasi di consultazione pubblica, il Piano si arricchisce dei contributi di cittadini, associazioni ed enti competenti, aumentando la condivisione sociale delle scelte.

In particolare, oltre all'attività partecipativa interna alla metodologia di predisposizione del PUMS (cfr. punto 2.1.3), molte influenze sulla predisposizione del piano e del Rapporto Ambientale derivano dai contributi e dalle osservazioni giunte in fase di orientamento iniziale (c.d. fase di scoping) e di consultazione di cui rispettivamente all'art. 13 e 14 del D.lgs 152/06.

Di seguito si presentano tali contributi e osservazioni con l'identificazione delle modifiche apportate ai documenti quando pertinenti e necessarie.

3.3.2 Fase di scoping (art. 13 D.lgs 152/06)

La procedura di VAS prevede lo sviluppo di una fase di preliminare di orientamento basata sulla predisposizione di un Rapporto Preliminare (definito al comma 1 dell'art. 13 del D.lgs 152/06) avente lo scopo di orientare la valutazione e avviare la consultazione.

Segue quindi la consultazione con i soggetti competenti in materia ambientale (SCMA) e gli enti territoriali interessati, che si esprimeranno sul Rapporto Preliminare tramite il verbale della prima Conferenza di Valutazione previsto dalle norme regionali in materia.

Questi i soggetti invitati a partecipare anche con l'ausilio di uno specifico questionario:

a) Soggetti competenti in materia ambientale:
- ARPA Lombardia

- ATS Insubria
- Direzione regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia –Soprintendenza per beni Architettonici e Paesaggistici e Soprintendenza per i Beni Archeologici
- Ente Parco Alto Milanese in quanto Ente Gestore del PLIS "Alto Milanese"

b) Soggetti territorialmente interessati:

- 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 Distrettuale del Bacino del fiume Po
- AIPO - Agenzia Interregionale per il fiume Po
- Agenzia per il Trasporto Pubblico Locale del bacino di Como Lecco e Varese

Come previsto dalla normativa regionale, una volta avviato il procedimento con deliberazione di Giunta n. 418 del 13 settembre 2023, il 13 ottobre 2023 è stata convocata una Conferenza di Valutazione Preliminare, durante la quale è stato presentato il Rapporto Preliminare (Documento di Scoping), messo a disposizione anche sul sito web comunale e sul sito SIVAS della Regione Lombardia. A seguito della pubblicazione sono pervenuti i contributi riassunti nella tabella seguente che riassume anche le eventuali modifiche e integrazioni recepite nel Documento di Piano e/o nel Rapporto Ambientale.

Legenda: Competenza: **A** Rapporto Ambientale; **P** PUMS

Regione Lombardia - Direzione Sanitaria – Dip. di igiene e prevenzione sanitaria struttura complessa igiene e sanita' pubblica - Struttura semplice igiene e sanita' pubblica – Sede territoriale di Varese. Protocollo 0137221/2023 del 23/10/2023

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
1	1. nella revisione della viabilità e nella previsione di nuove strade, rotatoie, percorsi ciclo-pedonali, parcheggi (da considerarsi "piazzali") ecc. ai fini della prevenzione igienico-sanitaria, è richiesto il rispetto delle zone di tutela assoluta di pozzi e sorgenti pubblici o privati ad uso idropotabile attivi, nonché di tutti i pozzi censiti ad uso idropotabile, anche se non attivi o comunque non chiusi e sigillati, presenti completamente o parzialmente nel territorio;;	A	Le indicazioni sono state espressamente considerate nell'ambito delle misure di mitigazione di cui al cap. 5.3
2	2. Si dovranno rispettare inoltre le fasce di rispetto di: - elettrodotti, cabine elettriche e impianti per le telecomunicazioni; - strade/fabbricati anche in relazione alla tipologia della strada medesima.	A	Le indicazioni sono state espressamente considerate nell'ambito delle misure di mitigazione di cui al cap. 5.3

3	3. dovrà essere garantito il superamento delle barriere architettoniche secondo quanto stabilito dalla normativa vigente riguardo ai parcheggi, alle piste ciclabili, solo se definibili ciclopedonali, alle pendenze longitudinali/trasversali, nonché alle caratteristiche della pavimentazione. Si demanda comunque la verifica di conformità alla vigente normativa di cui sopra agli organismi istituzionali individuati dai commi 4 e 7 dell'art. 24 della Legge 05.02.1992, n.104	**A**	Le indicazioni sono state espressamente considerate nell'ambito delle misure di mitigazione di cui al cap. 5.3
4	Considerato che il Piano Urbano del traffico consiste in un insieme di interventi coordinati per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici ecc., si ritiene di precisare che il "sistema verde" deve garantire una collocazione ed una distribuzione adeguata all'interno del centro edificato e nelle zone di contorno.	**P**	Il PUMS non riguarda l'assetto del sistema del verde. Ciò non di meno se ne è tenuto conto nella impostazione delle scelte di Piano.
5	Inoltre si ritiene che le azioni che si potrebbero prevedere per il P.U.M.S. siano: - il miglioramento della circolazione dell'utenza debole tale da permettere il collegamento in sicurezza di poli di attrazione; - l'istituzione di sensi unici al fine di rendere più fluido il traffico veicolare; - la moderazione del traffico; - la trasformazione di intersezioni semaforizzate in rotatorie compatte. In merito a quest'ultimo elemento, si suggerisce di valutare l'introduzione di "sistemi semaforici a chiamata" per consentire l'attraversamento pedonale delle rotatorie e migliorare le condizioni generali di sicurezza stradale per l'utenza debole; - risoluzione dei problemi di sosta e traffico, soprattutto in prossimità delle scuole e delle stazioni ferroviarie.	**P**	Le tematiche segnalate rientrano pienamente fra le azioni previste dal PUMS

ARPA Lombardia - Protocollo n. 0139164/2023 del 26/10/2023

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
1	Il Rapporto Ambientale (RA) dovrà, quindi, effettuare una disamina dei contenuti del quadro programmatico e pianificatorio regionale (PTR, PPR, PRIA, PRMT), del PTCP provinciale e del PGT comunale, relazionando in che modo gli obiettivi del PUMS promuovano direttamente o indirettamente le strategie e le azioni cardine di tali piani, in quanto la mobilità, proprio per le sue caratteristiche intrinseche, può coinvolgere contesti che molto spesso non sono riconducibili ad un ambito esclusivamente locale e, viceversa, interventi inseriti puntualmente sul territorio possono dare luogo ad impatti in un ambito molto più ampio.	**A**	Nell'ambito del Rapporto Ambientale quanto richiesto è compreso nell'Analisi di Coerenza. (si veda a proposito il cap. 3)
2	Il RA dovrà fare una ricognizione territoriale (Sistema antropico, Sistema ambientale, Sistema della viabilità e della mobilità), definire obiettivi e strategie di Piano, implementare le diverse alternative di Piano, analizzare la coerenza interna ed esterna delle stesse, valutare i potenziali impatti sulle componenti ambientali ed implementare il sistema di monitoraggio del Piano.	**A**	Nell'ambito del Rapporto Ambientale quanto richiesto è già compreso compatibilmente

			con le specificità del Piano.
3	Come previsto dall'Allegato VI alla Parte Seconda del D. Lgs. 152/06 e s.m.i., il RA dovrà valutare tutti i possibili impatti sull'ambiente delle azioni di Piano comprensivi di quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi, evidenziando in sintesi le ragioni delle scelte di Piano, nel raffronto con le ipotesi alternative.	**A**	Nell'ambito del Rapporto Ambientale quanto richiesto è già compreso compatibilmente con le specificità del Piano.
4	Si ritiene importante effettuare indagini e rilievi dei flussi di traffico (matrici O/D degli spostamenti delle persone e delle merci, articolate nelle diverse modalità e suddivise per fasce orarie di punta e di morbida ed eventuali picchi stagionali), quantificare la domanda di sosta in rapporto all'offerta attualmente disponibile e censire i servizi e i poli di attrazione distribuiti all'interno della città e le relative necessità di collegamento. Sulla base dei dati raccolti, potranno essere individuati i diversi scenari progettuali, i punti di forza e di debolezza degli stessi, al fine di decidere le strategie di azione ambientalmente più sostenibili.	**P**	Nell'elaborazione del PUMS era già previsto quanto richiesto
5	Sarebbe auspicabile inoltre elaborare un'analisi costi benefici, ovvero adottare uno strumento di valutazione che utilizza la modellistica dei trasporti insieme a valutazioni di tipo economico e finanziario, in grado di stimare anche i costi e i benefici sociali.	**P**	Nell'elaborazione del PUMS era già previsto quanto richiesto
6	Obiettivi guida dovranno essere gli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro attuabili attraverso la mobilità sostenibile (pedonale, ciclabile, trasporto pubblico), garantendo la sicurezza del transito, in particolar modo dell'utenza "debole", il miglioramento della fruibilità dello spazio pubblico e l'implementazione dell'accessibilità alle aree urbane e periurbane (attraverso ad esempio la dotazione di stalli per le biciclette in tutte le aree urbane, l'aumento della larghezza dei marciapiedi considerandoli vere infrastrutture primarie della mobilità,…). Dovrà essere affrontata la sfida per il trasporto merci in città, combinando buoni modelli logistici con il trasporto intermodale e l'uso di veicoli a basso impatto. Andranno favorite le forme di trasporto condiviso, dal trasporto pubblico convenzionale al car pooling, al bike sharing e al car sharing, e andrà promosso il concetto di "utilizzo" al posto di quello di "proprietà", valorizzando il ruolo della tecnologia in coerenza con l'approccio delle smart cities. Sarà opportuno incrementare i punti di interscambio tra la mobilità ciclabile/ ferroviaria/ stradale. Si ritiene utile inoltre diffondere la cultura della mobilità sostenibile in tutte le sue forme, attraverso attività educative, di sensibilizzazione, di informazione, rivolte alla popolazione di tutte le età.	**P**	Nell'elaborazione del PUMS era già previsto quanto richiesto
7	Il RA dovrà effettuare l'analisi delle possibili interferenze tra le opere infrastrutturali in progetto (invarianti di piano) e i vincoli presenti sul territorio, dandone riscontro attraverso tavole grafiche e schede descrittive.	**A**	Le Invarianti, in quanto tali, sono valutate nell'ambito delle procedure che le hanno generate. Nel RA si è dato comunque conto di tali valutazioni.

8	Secondo la cartografia del PAI, il Comune di Busto Arsizio rientra tra i comuni a rischio idraulico R1 – moderato. Considerato che il PTR pone come indirizzo per la pianificazione delle trasformazioni di evitare l'aggravio delle condizioni idrauliche di assetto del territorio, si auspica, quale obiettivo di sostenibilità, una progettazione che favorisca il contenimento delle superfici impermeabilizzate, al fine di conservare la maggior superficie vegetata possibile. Si ricorda, inoltre, che le trasformazioni d'uso del suolo in programma dovranno garantire l'invarianza idraulica e idrologica e conseguire, tramite la separazione e gestione locale delle acque meteoriche a monte dei ricettori, la riduzione quantitativa dei deflussi, il progressivo riequilibrio del regime idrologico e idraulico e la conseguente attenuazione del rischio idraulico, nonché la riduzione dell'impatto inquinante sui corpi idrici ricettori tramite la separazione e la gestione locale delle acque meteoriche non esposte ad emissioni e scarichi inquinanti (Regolamento Regionale 23 novembre 2017, n. 7 e s.m.i.). La gestione delle acque meteoriche potrà essere impiegata per la cura del verde (R.R. 24 marzo 2006, n.2), così da alterare al minimo il ciclo delle acque.	**A/P**	Si è tenuto conto dell'osservazione sia nella elaborazione del documento che del RA nei limiti della specificità e della scala del Piano.
9	In relazione all'inquinamento atmosferico, il comune di Busto Arsizio, ai sensi della D.g.r. n. IX/2605 del 30/11/2011, risulta inserito nell'"Agglomerato di Milano", caratterizzato da una più elevata densità emissiva e da una situazione meteorologica avversa per la dispersione degli inquinanti, e che le prime valutazioni sul traffico viabilistico attuale hanno rilevato già fenomeni congestizi con rallentamenti e blocchi temporanei della circolazione in corrispondenza delle intersezioni esaminate. L'Autorità competente per la VAS dovrà porsi come obiettivo il miglioramento nel tempo della qualità dell'aria sul territorio, proponendo nel PUMS azioni coerenti con le Misure di limitazione alla circolazione a all'utilizzo di veicoli e col Piano regionale degli interventi per la qualità dell'aria PRIA, aggiornato con D.g.r. n. XI/449 del 02/08/18. Dal momento che il trasposto su strada contribuisce in maniera importante alle emissioni comunali di ossidi di azoto, anidride carbonica e polveri sottili PM_{10} e $PM_{2,5}$, si ritiene utile effettuare una quantificazione sui flussi di traffico e dell'impatto sulla qualità dell'aria delle azioni di Piano, mediante stima delle emissioni derivanti dai flussi veicolari previsti rispetto alla situazione attuale e mediante l'utilizzo di modelli di simulazione della dispersione atmosferica delle emissioni, che consentano la stima dei livelli attesi di concentrazione degli inquinanti atmosferici, al fine di fornire elementi di valutazione dell'efficacia degli interventi proposti in relazione alle diverse alternative di Piano, così da permettere l'individuazione delle soluzioni migliori.	**A/P**	La riduzione dell'inquinamento atmosferico è alla base della elaborazione del PUMS. L'applicazione di un modello di dispersione a scala urbana risulta particolarmente complessa, ciò non di meno negli elaborati del PUMS è stata eseguita una stima della emissioni nei diversi scenari. Si tratta comunque di una stima molto cautelativa..
10	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. Si auspica quindi il rafforzamento della rete ciclabile comunale (urbana e extraurbana), al fine di rendere più facilmente raggiungibili i servizi pubblici (in particolare i servizi scolastici), collegare i principali nuclei urbanizzati e	**P**	Si è tenuto conto dell'osservazione nella elaborazione del documento di piano, in particolare del Biciplan

	mettere in sicurezza il passaggio di pedoni e ciclisti nelle zone più pericolose. Si suggerisce di attivare con i comuni contermini sistemi di mobilità condivisa ed ecocompatibile (bike-sharing, car-sharing, ecc.), che devono essere pensati in sinergia e ad integrazione del trasporto pubblico. La valorizzazione e lo sviluppo della mobilità ciclabile, che punta a disincentivare gli spostamenti effettuati tramite mezzi motorizzati, risulta essere la soluzione proposta più concreta verso l'obiettivo di riduzione delle emissioni in atmosfera, ma, affinché tali percorsi possano essere fruibili, gli stessi dovrebbero avere una continuità di percorribilità almeno sulle aree comunali e una possibile interscambio con i mezzi pubblici, su ruota o rotaia. Si ricorda che, riguardo le proposte progettuali per la mobilità ciclistica, esistono dei Bandi di Programmazione Europea, PR FESR 2021 – 2027, che finanziano la mobilità multimodale sostenibile, anche in riferimento al miglioramento della qualità dell'aria.		
11	Per quanto concerne l'inquinamento acustico, le strategie di piano potrebbero comportare una ridistribuzione dei flussi di traffico nei diversi tratti stradali e si potrebbe verificare contemporaneamente un effetto di diminuzione o aumento della rumorosità. Dovranno pertanto essere quantificati gli effetti derivanti dalle azioni di Piano in relazione ai livelli di rumore. Si suggerisce di effettuare una campagna di misure fonometriche della situazione ante-operam e contestualmente una valutazione previsionale relativa alle modifiche in progetto. Si osserva che anche per le strade di tipo E ed F è prevista una fascia di pertinenza acustica (Tabella 2 del DPR 142/2004) e per tali strade valgono i limiti di immissione sonora previsti dal piano di zonizzazione acustica; particolare attenzione dovrà essere prestata pertanto alle strade ricadenti in classi I e II o prospicenti a edifici ricadenti in tali classi. Inoltre, si ricorda che, a seguito della modifica della gerarchia stradale, si dovrà verificare la congruenza con quanto contenuto nel piano di zonizzazione acustica.	**A/P**	L'entità e la tipologia di azioni previste dal Piano sono tali da non rendere necessaria una campagna fonometrica e una previsione modellistica. Le variazioni attese saranno comunque positive per via della maggiore estensione ZTL e aree a ridotta velocità, l'aumento della ciclabilità e di iniziative di traffic calming.
12	In merito al risparmio energetico, al fine di realizzare una efficace ed efficiente illuminazione di strade e parcheggi, si ricorda di adottare le disposizioni previste dalla L.r. 5 ottobre 2015, n. 31, 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 del New Millennium Observatory di Mozzate e dell'Osservatorio Astronomico di Tradate.	**A/P**	Il tema non riguarda l'ambito di competenza del PUMS Nel RA si è fatta comunque menzione dei problemi legati all'inquinamento luminoso
13	Si ricorda, infine, che l'implementazione del Piano dovrà comprendere la descrizione del sistema di monitoraggio che verrà adottato, il cui obiettivo sarà la rappresentazione dell'evoluzione dello stato del territorio e dell'attuazione delle azioni del Piano, consentendo, di conseguenza, la valutazione del raggiungimento degli obiettivi, il controllo degli effetti indotti, l'eventuale attivazione di misure correttive e il riorientamento/aggiornamento del piano.	**A**	Il RA riprende le indicazioni sul Monitoraggio presenti nel PUMS. Tali indicazioni raccolgono sostanzialmente le osservazioni.

	Un sistema di monitoraggio ben strutturato comprende informazioni circa gli elementi misurati (indicatori) e le modalità di comunicazione. Per ciascun indicatore devono essere verificate: • la coerenza con gli obiettivi e le azioni di piano; • la presenza di eventuali "traguardi" da raggiungere; • la definizione precisa di ciò che è misurato; • la definizione dell'unità di misura; • l'elencazione delle fonti di reperimento dei dati necessari al calcolo degli indicatori; • l'eventuale coinvolgimento di soggetti esterni all'ente estensore del piano. Oltre ad una definizione precisa degli indicatori, il sistema di monitoraggio si avvalora con la previsione di momenti di comunicazione e reporting ambientale periodico dei risultati.		
14	Si segnala, quale utile riferimento per l'implementazione del PMA, il Vademecum per la redazione del PUMS elaborato dal MIMS (https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/documentazione/2022-11/VademecumPUMS_ver.31122.pdf) e il documento elaborato dal MASE nell'ambito del progetto CREIAMO PA "Indirizzi operatovi per il monitoraggio ambientale di piani e programmi", reperibile al seguente indirizzo: https://va.mite.gov.it/it-IT/Comunicazione/DettaglioDirezione/4171	**P**	Si è tenuto conto dell'osservazione nella elaborazione delle indicazioni per il Monitoraggio del PUMS.
15	Nel caso in cui le soluzioni infrastrutturali proposte comportino la variazione puntuale degli atti costitutivi il vigente PGT si ricorda che la conformità urbanistica, laddove necessaria, dovrà essere verificata in sede di PGT e/o attraverso le procedure per l'attuazione delle opere pubbliche, dal momento che il PUMS non ha effetti conformativi la disciplina d'uso dei suoli.	**A**	Il PUMS non presenta proposte infrastrutturali tali da generare varianti urbanistiche.
16	Conclusioni Si raccomanda di effettuare una dettagliata analisi delle possibili pressioni generate dal PUMS sulle matrici ambientali e strutturare un efficace sistema di monitoraggio per individuare eventuali ripercussioni negative delle scelte di Piano.	**A**	La richiesta corrisponde al l'oggetto e alla finalità del Rapporto Ambientale

Campagna Una VAS per Busto Arsizio - Protocollo n. 0142904/2023 del 07/11/2023

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
1	integrare in RAPPORTO PRELIMINARE (pp. 89/98 Piani comunali) il riferimento a PGT 2013 e PUT 2019 con elenco puntuale dei rispettivi rapporti di monitoraggio: a) per PGT 2013, relativi ai bienni 2017-2018, 2019-2020, 2021-2023 (ovviamente, limitatamente a quanto attiene la mobilità); per PUT 2019, relativi al biennio 2021-2023;	**A**	I monitoraggi citati non risultano disponibili. L'applicazione del PUMS, che è dotato di uno specifico piano di monitoraggio, sarà occasione per il rilancio dell'attività.
2	integrare in RAPPORTO PRELIMINARE il sistema delle componenti ambientali da considerare (pag. 87/98) con la componente ambientale salute umana (con i relativi indicatori, descrittori degli indicatori, valori-obiettivo per ciascun indicatore e descrittore di indicatore);	**A**	Si è tenuto conto nella elaborazione del Rapporto Ambientale

3	spiegare esaurientemente in RAPPORTO AMBIENTALE le modalità con le quali i dati, le informazioni e le conoscenze, inferit* dai citati rapporti di monitoraggio, sono stati utilizzat* nella costruzione delle rappresentazioni dello stato di fatto e dello scenario di riferimento.	**A**	Nel RA sono sempre citate le fonti

3.3.3 Fase di consultazione e Parere Motivato (art. 14 D.lgs 152/06)

Nella fase di consultazione, conclusasi con la conferenza finale di valutazione svoltasi il 24/08/26, sono giunti pareri ed osservazioni dai seguenti soggetti:

- Agenzia TPL – prot. n. 0094507/2026 del 06/08/2026
- Ferrovie Nord – prot. n. 0095474_2026 del 10/08/26
- Regione Lombardia – prot. n. 0096904/2026 del 13/08/2026
- FIAB – prot. n. 0098758/2026 del 20/08/26
- ARPA Lombardia – prot. n. 0098633/2026 del 20/08/2026
- ATS Insubria – prot. n. 0098733/2026 del 20/08/2026
- RFI – prot. n. 0099022/2026 del 21/08/2026
- Lega Ambiente – prot. n. 0099346/2026 del 24/8/26
- Provincia di Varese – prot. n. 0099419/2026 del 24/8/26

Hanno partecipato alla conferenza finale di valutazione, oltre all'autorità procedente ed all'autorità competente ed ai tecnici incaricati del PUMS e della VAS:
- Lega Ambiente;
- FIAB;
- Agenzia TPL.

Le osservazioni pervenute sono state richiamate nel **Parere Motivato**, di cui alla nota prot. n. 0116746/2026 del 06/10/2026, che ne richiede la presa in considerazione e il conseguente recepimento, ove pertinente, mediante l'aggiornamento dei documenti di Piano e del Rapporto Ambientale, ai fini della conclusione della procedura di VAS.

Di seguito si riportano le osservazioni, estratte o sintetizzate dai contributi pervenuti, con l'indicazione del relativo ambito di competenza (PUMS, Rapporto Ambientale o entrambi) e delle conseguenti risposte. Per le osservazioni che hanno comportato modifiche o integrazioni, sono inoltre indicati i pertinenti riferimenti ai documenti di Piano e/o al Rapporto Ambientale.

Legenda: **A** Rapporto Ambientale; **P** PUMS

Agenzia TPL – prot. n. 0094507/2026 del 06/08/2026

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
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.	**P**	Il PUMS ha recepito integralmente la nuova rete programmata da Agenzia (allegato 4.3 al PdB). Si veda il capitolo 2.9. Di conseguenza sono stati aggiornati anche i richiami presenti nel Rapporto Ambientale.
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.	**P**	Come sopra

Ferrovie Nord – prot. n. 0095474/2026 del 10/08/26

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
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.	**P/A**	Nel RA e nel PUMS è stato precisato che il progetto FILI ha avuto un avanzamento progettuale che però non modifica gli obiettivi e i contenuti fondamentali del progetto. (cfr. par. 3.2.5.3.5 del RA e cap. 2.8.4 del PUMS)

Regione Lombardia – prot. n. 0096904/2026 del 13/08/2026

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
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.	P	Dopo specifico confronto con la Regione sono state recepite le indicazioni. 1. variante alla Strada Statale 341 (cd. Bretella di Gallarate) cfr. Capitolo 6.2.1. del PUMS 2. scenario di lungo periodo, cfr. capitolo 6.4 del PUMS.
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-mobilit--ciclistica	P	Il PUMS ha recepito le indicazioni (cfr. cap. 8 del PUMS e Biciplan)
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.	P	Il PUMS ha recepito le indicazioni (cfr. cap. 8 del PUMS e Biciplan)
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	P	Il PUMS ha recepito le indicazioni (cfr.

	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.		cap. 8 del PUMS e Biciplan)

FIAB – prot. n. 0098758/2026 del 20/08/26

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
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.	**P**	Le osservazioni sono state accolte. Cfr. cap. 8 del PUMS e Biciplan
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	**P**	Si prende atto dell'osservazione si tratta di

	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.		concetti già presenti nel PUMS (cfr. in particolare cap. 2.5 del PUMS)
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 "raccogliere" 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.	**P**	Si prende atto dell'osservazione, si tratta di concetti già presenti nel PUMS.
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	**P**	Indicazioni in parte già presenti nel PUMS (punti 3.1, 3.2, 3.3). Punto 3.4 recepito nel PUMS (cfr. cap. 8) e nel Biciplan. Le altre osservazioni riguardano contesti privati (punti 3.5 e 3.6) o altre questioni non relative al PUMS (punti 3.7 e 3.8).

	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.	**P**	Indicazioni parzialmente recepite nel cap. 8 del PUMS e nel Biciplan.

	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.	**P**	Si prende atto dell'osservazione
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.	**P**	Indicazioni recepite nel capitolo 8 del PUMS e nel Biciplan
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.	**P**	Indicazioni parzialmente recepite nel capitolo 8 del PUMS e nel Biciplan

ARPA Lombardia – prot. n. 0098633/2026 del 20/08/2026

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
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.	**P**	Si prende atto del parere

	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.	**A**	In materia di illuminazione nel cap. 5.3 dedicato alle misure di mitigazione sono stati richiamati sia i CAM in materia che le norme regionali citate.
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.	**A**	Il tema riguarda le fasi attuative. Le indicazioni suggerite sono state comunque richiamate nel cap. 5.3 del Rapporto Ambientale (cfr. punto 4 del paragrafo)
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	**P**	Indicazioni recepite nel capitolo 8 del PUMS e nel Biciplan

	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	Mitigazioni a verde 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.	**A**	Il tema riguarda le fasi attuative. Le indicazioni suggerite sono state comunque richiamate nel cap. 5.3 del Rapporto Ambientale (cfr. punti 5 e 6).
3	**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.		Si prende atto.

ATS Insubria – prot. n. 0098733/2026 del 20/08/2026

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
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 (NO_2), particolato atmosferico (PM_{10} e $PM_{2.5}$) e altri inquinanti correlati al traffico veicolare; • clima acustico e possibili variazioni dei livelli di rumorosità nelle aree residenziali;	**A**	Il capitolo 4.2.4 è dedicato al tema illustrando il quadro attuale e tendenziale. Relativamente agli effetti del PUMS la natura del piano non permette previsioni di dettaglio di tipo

	• 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.		quantitativo sulla qualità dell'aria. Nel PUMS è comunque dimostrato un miglioramento del quadro emissivo. In ogni caso la prevista azione di monitoraggio permetterà la verifica di eventuali criticità e l'adozione di opportune misure.
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.	**A**	In materia di verde, nel cap. 5.3 del Rapporto Ambientale dedicato alle misure di mitigazione è stato richiamato Il D.M. n. 63 del 10 marzo 2020 ha approvato il CAM "Servizio di gestione del verde pubblico e fornitura prodotti per la cura del verde". Ulteriori indicazioni sono state fornite a seguito delle osservazioni di ARPA Lombardia (cfr. punti 5 e 6 del cap. 5.3)
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.	**A**	Come dimostrato nell'analisi degli impatti contenuta nel Rapporto Ambientale Le azioni del PUMS non interagiscono significativamente e negativamente con il tema.

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.	**A**	Il capitolo 4.2.4 è dedicato al tema illustrando il quadro attuale e tendenziale relativamente all'inquinamento. Relativamente agli effetti, la natura del piano non permette previsioni di dettaglio ma nel PUMS è stato dimostrato un miglioramento del quadro emissivo. In ogni caso la prevista azione di monitoraggio permetterà la verifica di eventuali criticità e l'adozione di opportune misure.
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;	**A**	I suggerimenti forniti sono parte integrante del PUMS in quanto tematiche considerate nelle linee guida europee e nazionali in materia di redazione dei PUMS.

	• 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.	**A**	Il PUMS non prevede azioni tali da determinare consumo di suolo significativo.
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.	**P**	I suggerimenti forniti sono parte integrante del PUMS in quanto tematiche considerate nelle linee guida europee e nazionali in materia di redazione dei PUMS.
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.	**P**	In fase attuativa tutti gli interventi dovranno rispettare le norme in materia di fasce di rispetto.
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.	**A**	Gli indicatori suggeriti sono stati considerati nel programma di monitoraggio.
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.	**A**	Si prende atto delle conclusioni.

RFI – prot. n. 0099022/2026 del 21/08/2026

n.	Osservazione	Comp.	Risposta

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.	**A/P**	In fase di attuazione degli interventi verranno rispettate tutte le prescrizioni segnalate.

Lega Ambiente – prot. n. 0099346/2026 del 24/8/26

n.	Osservazione	Comp.	Risposta
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.	**P**	La competenza sulla programmazione del TPL è in capo all'Agenzia. Il Comune si può eventualmente fare promotore di iniziative. Si veda l'aggiornamento del capitolo sul TPL nel PUMS.
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).	**P**	Si prende atto dell'osservazione.
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.	**P**	Non inerente il PUMS
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.	**P**	Le indicazioni sono state recepite. In particolare per quanto riguarda 1, 3 e 4 si veda l'aggiornamento del capitolo 8 del PUMS e del Biciplan L'osservazione di cui al punto 2

			riguarda la fase attuativa.
Provincia di Varese – prot. n. 0099419/2026 del 24/8/26			
n.	**Osservazione**	**Comp.**	**Risposta**
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."	**A/P**	Si prende atto del parere positivo.
	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 *"strumento di pianificazione strategica"* e che *"il PUMS non ha effetti conformativi sulla disciplina d'uso dei suoli"*, 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. (…)		Si prende atto del suggerimento.
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	**P**	Le indicazioni sono state recepite. Cfr cap. 8 del PUMS e Biciplan.

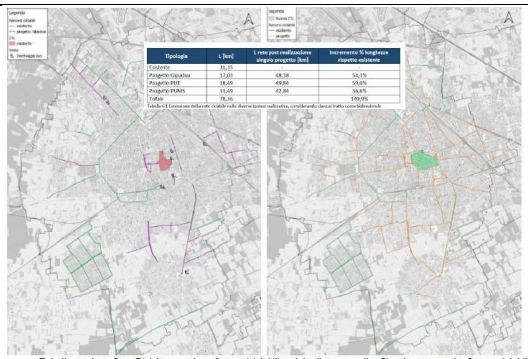
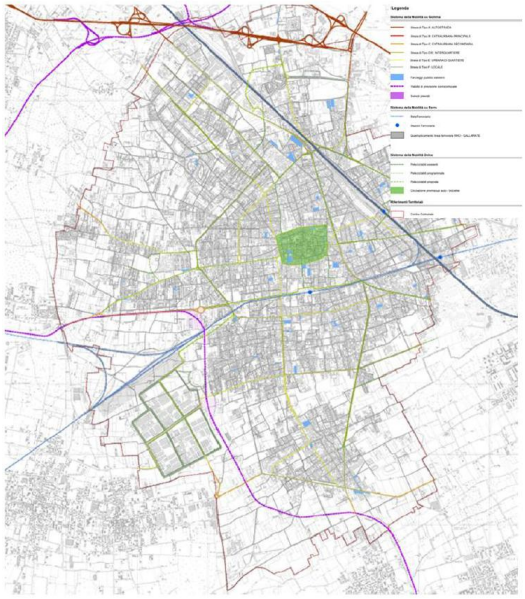
stazioni, luoghi di attrazione turistica quali edifici storici, sacri e parco Alto Milanese).

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 vigente si osserva che i percorsi individuati e proposti dal PUMS ricalcano quelli già individuati dal PGT o sono affiancate/sovrapposte a strade esistenti - tav. A5 del DdP (di cui si riporta stralcio). Circa i percorsi non ancora individuati dal PGT, dovrà essere meglio chiarita la loro conformità con il PGT vigente e in particolare, data la loro sovrapposizione/affiancamento a strade esistenti, se le stesse possono rientrare nella fattispecie di quelle dell'art.15 della norma del PdR vigente in cui viene disciplinato che: *"2) Nell'area urbana e in particolare nei tessuti della Città storica e consolidata, i percorsi e le piste ciclabili o ciclopedonali potranno essere realizzati nelle sedi viarie esistenti, marciapiedi compresi, ovvero nell'ambito degli interventi di riqualificazione della viabilità urbana nonché nelle aree destinate a servizi di cui alle presenti norme."; "5) I percorsi ciclabili e ciclopedonali previsti in adiacenza a nuovi tratti di viabilità potranno essere realizzate contestualmente agli stessi, all'interno delle fasce di rispetto e/o di ambientazione e in modo compatibile agli interventi di ambientazione."*

	 Estratto cartografico Biciplan - prima figura (ciclabili esistenti e progetto Gipadua, seconda figura ciclabili esistenti, progetto Gipadua e ciclabili PUMS).  Considerata la natura strategica del PUMS, si propone di assumere quale riferimento anche gli indirizzi e i criteri contenuti nel PSMC e negli elaborati della revisione del PTCP. (…)		
4	(…) **Considerazioni puntuali: Rete ecologica e Ambiti agricoli** 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).	**A**	La scala di riferimento non permette una analisi puntuale che andrà rimandata alla fase di attuazione tenendo conto dei suggerimenti forniti che comunque sono stati inseriti nel RA nella parte dedicata alle misure di mitigazione (cfr.

	(…)		punto 7 del cap. 5.3)
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 pome 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. (...)	**A**	Sarà possibile attuare la valutazione richiesta nelle fase attuativa. I suggerimenti forniti sono stati comunque inseriti nel RA nella parte dedicata alle misure di mitigazione (cfr. punto 8 del cap. 5.3).
	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.	**A**	Sarà possibile attuare le raccomandazioni segnalate in fase di realizzazione degli interventi. I suggerimenti forniti sono stati comunque inseriti nel RA nella parte dedicata alle misure di mitigazione Cfr. punto 4 e 9 del cap. 5.3)

	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.: *"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.* *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.*	**A/P**	Si prende atto del parere