



AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITÀ CICLISTICA (PRMC)

DICHIARAZIONE DI SINTESI FINALE

Aprile 2026

1. Premessa	3
2. Percorso integrato di PRMC/VAS	5
4.1 Avvio del procedimento	5
4.2 Elaborazione e messa a disposizione della proposta preliminare di PRMC e del documento di scoping	5
4.3 Consultazione in fase di scoping.....	6
4.4 Elaborazione e messa a disposizione della proposta di PRMC e del Rapporto Ambientale	7
4.5 Consultazione sulla proposta di programma e Rapporto preliminare	7
4.6 Espressione del parere motivato da parte dell’Autorità competente	9
4.7 Adozione dell’aggiornamento del PRMC e Dichiarazione di Sintesi.....	9
4.8 Approvazione del PRMC	10
4.9 Attuazione/gestione e monitoraggio ambientale del PRMC.....	10
3. Modalità di integrazione delle considerazioni ambientali	17
4. Misure previste in merito al monitoraggio.....	20
Mobilità e trasporti.....	22
Sicurezza	24
Energia e mitigazione dei cambiamenti climatici	24
Qualità dell’aria	25
Consumo di suolo	26
Aree protette e biodiversità	27
Paesaggio e patrimonio culturale.....	29
Rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici	30
5. Parere motivato e recepimento nel PRMC.....	31
6. Parere motivato finale e recepimento nel PRMC.....	55
APPENDICE - Modalità di recepimento delle osservazioni 2° conferenza VAS sulla proposta di PRMC e Rapporto Ambientale	58

1. PREMESSA

Il presente documento integra la Dichiarazione di Sintesi allegata alla deliberazione di Giunta regionale n. XII/5378 del 24/11/2025 relativa all'adozione del PRMC, illustrando la fase conclusiva del processo di approvazione del Piano che fa seguito al passaggio in V Commissione Consiliare "Territorio, infrastrutture e mobilità" per il parere di competenza.

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



Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), approvato con DGR X/1675 dell'11/04/2014, era stato redatto in attuazione della L.R. 30 aprile 2009 n. 7 "Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica". L'obiettivo principale era la creazione di una rete ciclabile regionale finalizzata a promuovere l'intermodalità, migliorare l'accessibilità e la fruizione del territorio e di incentivare l'uso in sicurezza della bicicletta sia in ambito urbano che extraurbano.

L'aggiornamento del Piano si rende oggi necessario per riflettere i numerosi cambiamenti che hanno interessato il settore della ciclabilità dal 2014 ad oggi, in particolare:

- le modifiche normative sul tema ciclabilità;
- la maggiore attenzione agli stili di vita sostenibili e al turismo sostenibile che hanno accelerato l'adozione della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani che per il tempo libero;
- la diffusione di una percezione positiva della bicicletta come mezzo da utilizzare per spostamenti sistematici, soprattutto in ambito urbano;
- lo sviluppo tecnologico dei mezzi, in particolare le e-bike e le cargo bike, che ha ampliato la platea di utenti e reso possibile l'uso della bicicletta anche su distanze più lunghe o in condizioni più complesse."

Il presente aggiornamento tiene inoltre conto di quanto indicato dal Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana 2022-2024 approvato con Decreto Ministeriale 23 agosto 2022 e pubblicato in Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n.239 del 12-10-2022.

È previsto un sistema di monitoraggio per valutare l'attuazione delle azioni e a rilevare, attraverso una serie di indicatori trasportistici e ambientali, gli effetti prodotti sul sistema della mobilità e sull'ambiente. Tali strumenti consentiranno di verificare la coerenza dei risultati con gli obiettivi prefissati e, se necessario, di valutare eventuali misure correttive delle azioni previste.



Ai sensi della normativa vigente la presente Dichiarazione di Sintesi informa circa gli esiti della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che ha accompagnato la definizione dell'aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC).

In coerenza con quanto richiesto dalla normativa, il documento:

- presenta lo schema metodologico, procedurale e organizzativo del percorso integrato di PRMC/VAS, illustra il percorso di consultazione e dei soggetti istituzionali coinvolti e di partecipazione del pubblico e indica come si è tenuto conto dei relativi risultati (capitolo 2);

- dà conto delle modalità di integrazione delle considerazioni ambientali nel PRMC e delle ragioni della scelta del programma, alla luce delle alternative individuate (capitolo 3);
- descrive le misure previste in merito al monitoraggio (capitolo 4);
- illustra come si è tenuto conto del Parere motivato e del Parere motivato finale (capitoli 5 e 6).

Il documento inoltre dettaglia le modalità di recepimento delle osservazioni sulla proposta di PRMC e Rapporto Ambientale, con riferimento alle singole osservazioni pervenute (capitolo 0).

2. PERCORSO INTEGRATO DI PRMC/VAS

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica è sottoposto a Valutazione Ambientale Strategica (VAS) in quanto rientra tra i casi previsti dall'art.6, c.2 del D.Lgs 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale). Inoltre, in considerazione dei possibili effetti sui Siti che costituiscono la rete ecologica europea Natura 2000 (SIC, ZSC e ZPS) ai sensi dell'art. 6, comma 2 lettera b) del D. Lgs. 152/2006, la procedura di VAS comprende quella di valutazione di incidenza (VINCA).

Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica può essere inteso quale sezione funzionale (Mobilità sostenibile) del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) di cui all'art. 10 della L.R. 6/2012. La mobilità ciclistica è dunque da ritenersi una modalità di trasporto, al pari del Trasporto Pubblico Locale e del mezzo motorizzato privato.

In coerenza con la normativa e con gli indirizzi regionali, la d.g.r. XII/740 dell'24/07/2023 ha definito lo schema del percorso integrato di PRMC/VAS riportato in Tabella 3. Nei successivi paragrafi si dettagliano le modalità di svolgimento delle diverse fasi.

4.1 AVVIO DEL PROCEDIMENTO

La d.g.r. XII/740 dell'24/07/2023, che ha avviato il procedimento di aggiornamento del PRMC e della relativa VAS integrato con la procedura di valutazione di incidenza (VINCA), ha individuato:

- quale **autorità procedente** la Direzione Generale (DG) Infrastrutture e Opere Pubbliche - U.O. Infrastrutture Viarie e ciclabili;
- quale **autorità competente per la VAS** la DG Territorio e Sistemi Verdi - U.O. Urbanistica e VAS;
- quale **autorità competente per la Valutazione di Incidenza (VIC)** la DG Territorio e Sistemi Verdi - U.O. Parchi, Natura, Biodiversità e Sistema delle Conoscenze – Struttura Natura e Biodiversità.

Alla citata d.g.r. XII/740 è inoltre allegato il Modello metodologico procedurale e organizzativo della VAS del PRMC – Allegato A. La delibera è stata pubblicata sul sito SIVAS e ne è stato pubblicato l'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Lombardia.

Con Decreto del Dirigente di Unità Organizzativa Infrastrutture viarie e ciclabili n. 13888 del 19/11/2023, sono poi stati individuati i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati e confinanti, anche transfrontalieri, chiamati a partecipare alla Conferenza di valutazione della proposta di programma (Tabella 4) nonché i soggetti e i settori del pubblico interessati all'iter decisionale da convocare al Forum pubblico, definendo le modalità di informazione e comunicazione.

4.2 ELABORAZIONE E MESSA A DISPOSIZIONE DELLA PROPOSTA PRELIMINARE DI PRMC E DEL DOCUMENTO DI SCOPING

La normativa prevede che l'autorità procedente entri in consultazione, sin dai momenti preliminari dell'attività di elaborazione del piano/programma, con l'autorità competente per la VAS e con gli altri soggetti competenti in materia ambientale, al fine di definire la portata e il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale. Tale consultazione avviene sulla base di un rapporto preliminare (chiamato documento di scoping negli indirizzi regionali) sui possibili impatti ambientali significativi correlati all'attuazione del piano/programma.

Il 12/06/2024 l'Autorità procedente ha pubblicato sul sito web SIVAS il Rapporto preliminare, insieme alla Proposta preliminare di aggiornamento del PRMC.

4.3 CONSULTAZIONE IN FASE DI SCOPING

Il 26/06/2024 si sono svolti contestualmente la prima seduta della Conferenza di valutazione, che coinvolge i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, e il Forum pubblico di apertura, che coinvolge i settori del pubblico (di cui è stato predisposto apposito verbale, messo a disposizione sul sito web SIVAS).

A valle della sessione di presentazioni introduttive, alcuni degli intervenuti hanno formulato prime osservazioni e proposte per il proseguo dei lavori di PRMC/VAS. Il verbale è stato pubblicato su SIVAS.

La consultazione preliminare si è conclusa entro 30 giorni dalla messa a disposizione della documentazione. Durante la fase di consultazione preliminare sono pervenuti i contributi dai soggetti riportati nella Tabella 1:

Tabella 1 Contributi pervenuti durante la fase di consultazione preliminare

N°	Soggetto	Protocollo	Data arrivo
1	Ministero della Cultura – Segretariato Generale Lombardia	S1.2024.0008467	12.07.2024
2	AIPO	S1.2024.0008164	05.07.2024
3	Regione Piemonte	S1.2024.0008393	12.07.2024
4	DG Ambiente e Clima	S1.2024.0008315	04.07.2024
5	Parco Agricolo Sud Milano	S1.2024.0008334	10.07.2024
6	Parco lombardo della valle del Ticino	S1.2024.0008383	11.07.2024
		S1.2024.0008384	11.07.2024
7	Parco Regionale di Montevicchia e della Valle del Curone	S1.2024.0008265	05.07.2024
8	Parco Regionale del Serio	S1.2024.0009624	05.09.2024
9	PLIS Parco Grugnotorto Villoresi e Brianza Centrale	S1.2024.0008204	05.07.2024
10	PLIS Parco del Lura	S1.2024.0008255	08.07.2024
11	ARPA Lombardia	S1.2024.0008335	10.07.2024
12	ATS Brescia	S1.2024.0008325	10.07.2024
13	ATS Brianza	S1.2024.0008468	12.07.2024
14	ATS Insubria	S1.2024.0008165	04.07.2024
15	ATS Milano	S1.2024.0008377	11.07.2024
16	ATS Montagna	S1.2024.0008323	10.07.2024
17	Provincia di Lodi	S1.2024.0008852	26.07.2024
18	Provincia di Monza e della Brianza	S1.2024.0008370	11.07.2024
19	Provincia di Sondrio	S1.2024.0008363	11.07.2024
20	Comunità Montana Valle Seriana	S1.2024.0008367	11.07.2024
21	Comunità Montana di Valle Trompia	S1.2024.0008324	10.07.2024
		S1.2024.0008327	10.07.2024
		S1.2024.0008329	10.07.2024
22	Comune di Bergamo	S1.2024.0008379	11.07.2024
23	Comune di Brescia	S1.2024.0008369	11.07.2024
24	Comune di Milano	S1.2024.0008401	12.07.2024
25	Comune di Orio Litta	S1.2024.0008365	11.07.2024
26	Comune Ornago	S1.2024.0008386	11.07.2024
27	Comune di Segrate	S1.2024.0008318	10.07.2024
28	Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi	S1.2024.0008592	18.07.2024
29	Università degli Studi Milano Bicocca	S1.2024.0008389	11.07.2024
30	FIAB	S1.2024.0008360	11.07.2024
31	Associazione per lo Studio del Picco del Petrolio - ASPO Italia	S1.2024.0008390	11.07.2024

Riguardo ai contenuti dei contributi pervenuti dai suddetti soggetti, sono stati riportati in sintesi nell'Allegato B del Rapporto ambientale, con indicazione di come se ne è tenuto conto per l'elaborazione del PRMC e del suo Rapporto ambientale.

4.4 ELABORAZIONE E MESSA A DISPOSIZIONE DELLA PROPOSTA DI PRMC E DEL RAPPORTO AMBIENTALE

L'elaborazione della proposta di PRMC ha tenuto conto dei contributi pervenuti in fase di scoping.

Sono stati inoltre acquisiti contributi su temi specifici da parte del Gruppo di Lavoro regionale interdirezionale costituito con decreto n. 14708 del 2/10/2023, successivamente prorogato e aggiornato con decreto n. 13480 del 2/10/2025 e delle strutture della DG Infrastrutture e OOPP, con cui è stata svolta una costante interlocuzione.

Il Rapporto Ambientale, documento chiave del processo di VAS, relativo ai possibili impatti significativi sull'ambiente dell'attuazione del Programma, è stato elaborato in stretto coordinamento con la redazione della proposta di PRMC, anche tenendo conto dei contributi pervenuti.

È stato inoltre elaborato lo Studio di Incidenza ambientale, che ha il ruolo di individuare e valutare i principali effetti che il PRMC può avere sui siti Natura 2000, segnalando punti di attenzione per le successive fasi di progettazione e valutazione e fornendo indicazioni sulle mitigazioni e compensazioni da adottare.

La proposta di PRMC, Rapporto Ambientale, Studio di Incidenza e relativa sintesi non tecnica sono stati messi a disposizione il giorno 10/12/2024 sul sito SIVAS, da parte dell'Autorità procedente.

L'autorità procedente, inoltre, ha trasmesso lo Studio di Incidenza all'autorità competente in materia di SIC e ZPS per l'acquisizione del parere obbligatorio e vincolante con nota S1. 2024.0012930 del 11/12/2024.

4.5 Consultazione sulla proposta di programma e Rapporto preliminare

A seguito della messa a disposizione sul sito web SIVAS degli elaborati costituenti la proposta di PRMC e relativo Rapporto Ambientale, comprensivo dello Studio di Incidenza e della Sintesi non tecnica, il giorno 19/12/2024 si sono svolte la seconda seduta della conferenza di valutazione e il forum pubblico di chiusura.

Il termine per la presentazione delle osservazioni è stato fissato al 23/01/2025.

Nel periodo di messa a disposizione della proposta di PRMC e relativo Rapporto Ambientale, sono pervenute osservazioni da parte dei seguenti soggetti:

Tabella 2 Contributi pervenuti durante la fase di consultazione

N°	Soggetto	Protocollo	Data
1	ATS MONTAGNA	S1.2024.0013069	16.12.24
2	AIPO	S1.2025.0000255	14.01.25
3	COMUNE DI ALBAIRATE	S1.2025.0000370	16.01.25
4	REGIONE PIEMONTE	S1.2025.0000383	17.01.25
5	COMUNITÀ MONTANA PARCO ALTO GARDA BRESCIANO	S1.2025.0000384	17.01.25
6	FERROVIENORD	S1.2025.0000393	17.01.25
7	PROVINCIA DI MONZA BRIANZA	S1.2025.0000415	20.01.25
8	MINISTERO DELLA CULTURA	S1.2025.0000416	17.01.25
9	CONSULTA REGIONALE ORDINI INGEGNERI LOMBARDIA	S1.2025.0000418 S1.2025.0000419	17.01.25 18.01.25
10	LEGAMBIENTE LOMBARDIA	S1.2025.0000421	18.01.25
11	UNIVERSITÀ BICOCCA	S1.2025.0000434 S1.2025.0000435 S1.2025.0000437	18.01.25
12	ATS BRIANZA	S1.2025.0000439	17.01.25
13	COMUNE DI MILANO	S1.2025.0000480	21.01.25
14	ATS BRESCIA	S1.2025.0000499	21.01.25
15	COMUNE SEGRATE	S1.2025.0000504	21.01.25
16	ATS PAVIA	S1.2025.0000595	24.01.25
17	FIAB COORDINAMENTO LOMBARDIA	S1.2025.0000613	23.01.25
18	RISERVA NATURALE PIAN DI SPAGNA E LAGO DI MEZZOLA	S1.2025.0000614 S1.2025.0000615	23.01.25
19	PROVINCIA DI BRESCIA	S1.2025.0000616	23.01.25
20	COMUNE DI ZIBIDO SAN GIACOMO	S1.2025.0000617	23.01.25
21	PARCO GRUBRIA	S1.2025.0000622	23.01.25
22	ATS BERGAMO	S1.2025.0000629	23.01.25
23	ATS MILANO	S1.2025.0000636	23.01.25
24	PROVINCIA DI MANTOVA	S1.2025.0000637	23.01.25
25	ARPA LOMBARDIA	S1.2025.0000693	24.01.25
26	COMUNE MANTOVA	S1.2025.0000749	27.01.25
27	PROVINCIA VARESE	S1.2025.0000832	30.01.25

Inoltre, sono stati inviati all'Autorità competente per la VInCA pareri favorevoli da parte dei seguenti Enti gestori dei Siti Natura 2000:

- Parco Regionale del Mincio (Prot. n. S1.2025.0000090 del 09/01/2025);
- Provincia di Lodi (Prot. n. Z1.2025.000974 del 14/01/2025);
- Comune di Somaglia (Prot. n. Z1.2025.0001339 del 17/01/2025);
- Raggruppamento Carabinieri Biodiversità Reparto Biodiversità di Verona - Riserva statale Bosco Fontana (Prot. n. Z1.2025.0001460 del 20/01/2025);
- Parco Regionale delle Groane (Prot. n. Z1.2025.0002333 del 27/01/2025);
- Parco Regionale Oglio Sud (Prot. n. Z1.2025.000002861 del 30/01/2025);
- Riserva Naturale Pian di Spagna e Lago di Mezzola (Prot. n. Z1.2025.0003235 del 04/02/2025);
- Parco Regionale Adda Sud (Prot. n. Z1.2025.0003696 del 06/02/2025).
- oltre ai pareri dei seguenti Enti:
- Comunità Montana Parco Alto Garda Bresciano (Prot. n. Z1.2025.00002384 del 17/01/2025);
- Provincia di Brescia (Prot. n. Z1.2025.0002384 del 27/01/2025).

A seguito della fase di consultazione pubblica, l'Autorità procedente ha trasmesso all'Autorità competente per la VAS l'elenco delle osservazioni ricevute (nota prot. S1.2025.0001155 del 07/02/2025), specificando che 4 di esse sono pervenute fuori termine.

L'Autorità competente per la VInCA, a sua volta, ha trasmesso all'Autorità competente per la VAS il decreto dirigenziale n. 1706 del 11/02/2025 relativo alla Valutazione d'Incidenza del PRMC.

L'Autorità competente per la VAS, quindi, in collaborazione con l'Autorità procedente ha analizzato la documentazione del Piano e le osservazioni pervenute, selezionando quelle contenenti richieste e suggerimenti relativi a riflessi di tipo ambientale del Piano. Con il supporto del Nucleo tecnico regionale VAS, sono stati valutati gli impatti ambientali del Piano ed elaborate alcune condizioni per il suo miglioramento in fase di revisione, prima dell'adozione, affinché possa contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio lombardo.

4.6 ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO DA PARTE DELL'AUTORITÀ COMPETENTE

Con decreto 5753 del 22/04/2025 l'autorità competente per la VAS ha formulato parere motivato positivo in merito all'aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC) a condizione che siano recepite le prescrizioni della Valutazione d'Incidenza e siano tenute in considerazione le raccomandazioni, le indicazioni e i suggerimenti in esso contenuti.

Si chiarisce che il parere motivato non è un giudizio in merito alla compatibilità ambientale del Piano e non contiene prescrizioni, se non quelle date dalla VInCA. Il parere motivato, viceversa, fornisce raccomandazioni, indicazioni e suggerimenti per contribuire allo sviluppo sostenibile del territorio oggetto delle azioni di Piano

Il parere motivato, oltre alle prescrizioni, contiene raccomandazioni relative a tematiche su cui porre particolare attenzione, indicazioni per la revisione del PRMC e per il monitoraggio integrato, suggerimenti per la fase attuativa del piano e per la progettazione.

Per l'espressione del Parere Motivato sono stati acquisiti:

- il Piano messo in pubblicazione, le osservazioni pervenute durante la consultazione pubblica e i contributi forniti durante la conferenza di valutazione;
- il decreto 1706 del 4/02/2025 con cui l'autorità competente per la valutazione di incidenza ha espresso valutazione di incidenza positiva fatto salvo il recepimento delle prescrizioni ivi contenute;
- i contributi forniti nell'ambito del Nucleo Tecnico Regionale VAS.

Al Parere Motivato e alle modalità con cui l'autorità procedente recepisce le prescrizioni, raccomandazioni, indicazioni e suggerimenti in esso contenute, anche tramite revisione del PRMC, è dedicato il capitolo 5 della presente Dichiarazione di Sintesi finale. In particolare, è specificato il modo in cui le revisioni del PRMC si relazionano e discendono dalle osservazioni e condizioni del Parere Motivato.

4.7 ADOZIONE DELL'AGGIORNAMENTO DEL PRMC E DICHIARAZIONE DI SINTESI

La Giunta Regionale adotta l'aggiornamento del PRMC con apposita deliberazione.

La Deliberazione di adozione con i relativi allegati (Rapporto Ambientale, Sintesi non Tecnica, Parere Motivato, Dichiarazione di Sintesi) è trasmessa alla Commissione consiliare di competenza per la formulazione di un parere consultivo.

L'autorità procedente provvede a dare informazione circa la decisione, tramite pubblicazione su BURL e sul sito SIVAS.

4.8 APPROVAZIONE DEL PRMC

All'acquisizione del parere consultivo espresso dalla della Commissione Consigliare competente, fa seguito la definizione del parere motivato finale da parte dell'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente e le eventuali ulteriori revisioni del PRMC, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica che recepiscono il parere della Commissione Consigliare e la predisposizione della Dichiarazione di Sintesi finale. Al Parere Motivato finale e alle modalità con cui l'autorità procedente recepisce le osservazioni della Commissione Consigliare competente, anche tramite revisione del PRMC, è dedicato il capitolo 6 della presente Dichiarazione di Sintesi finale.

Successivamente la Giunta Regionale approva con apposita delibera l'aggiornamento del PRMC.

L'autorità procedente provvede a dare informazione circa la decisione, tramite pubblicazione su BURL e sul sito SIVAS.

4.9 ATTUAZIONE/GESTIONE E MONITORAGGIO AMBIENTALE DEL PRMC

Il percorso valutativo proseguirà durante la fase di attuazione/gestione del PRMC. Tramite il monitoraggio verranno verificati in particolare gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione del PRMC e il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità prefissati, così da individuare tempestivamente gli eventuali impatti negativi imprevisti ed adottare le opportune misure correttive.

Tabella 3 (D.g.r. 740 del 24/07/2023 – Allegato A)

FASE	PROCESSO DI PIANIFICAZIONE	PROCESSO DI VAS/VINCA
<p>Fase 0 Preparazione</p>	<p>P0.1 DGR Avvio del procedimento per l'approvazione dell'aggiornamento del Piano Regionale Mobilità Ciclistica (PRMC) e la relativa Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) e pubblicazione sul BURL.</p>	<p>A0.1 Pubblicazione avviso sul BURL (avvio del procedimento per la redazione dell'aggiornamento del PRMC e della VAS) con l'individuazione dell'Autorità procedente, dell'Autorità competente per la VAS e dell'Autorità competente per la VINCA e pubblicazione sul sito web (SIVAS). (https://www.sivas.servizirl.it)</p> <p>A0.2 Individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale, degli Enti territorialmente interessati e del pubblico interessato.</p>
<p>Fase 1 Orientamento</p>	<p>Redazione della proposta preliminare di aggiornamento del PRMC</p> <p>P1.1 Definizione dello schema operativo per lo svolgimento del processo di pianificazione</p> <p>P1.2 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'Ente su ambiente e territorio</p>	<p>Redazione del Rapporto Preliminare (Documento di Scoping)</p> <p>A1.1 Integrazione della dimensione ambientale nell'aggiornamento del PRMC</p> <p>A1.2 Definizione dello schema operativo per lo svolgimento del processo di VAS</p> <p>A1.3 Verifica della presenza di Siti Rete Natura 2000 (SIC/ZPS);</p> <p>A1.4. Definizione dell'ambito di influenza (SCOPING) e della portata delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale</p>
<p>Fase 2 Consultazione preliminare</p>	<p>Consultazione per 30 giorni sul sito web SIVAS del Rapporto preliminare (Documento di Scoping) e della proposta preliminare di aggiornamento del PRMC e contestuale comunicazione di avvio della consultazione ai soggetti interessati.</p> <p>Raccolta da parte dell'Autorità procedente dei contributi/osservazioni finalizzati a definire la portata ed il livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto ambientale.</p> <p>Al termine della consultazione preliminare, l'Autorità procedente rende noto all'Autorità competente per la VAS gli esiti della consultazione, mediante nota formale recante l'elenco dei contributi/osservazioni pervenuti e allegando copia degli stessi.</p>	
<p>Conferenza di valutazione e Forum pubblico</p>	<p>Avvio del confronto – 1° Conferenza VAS e Forum pubblico</p>	

Fase 3 Elaborazione e redazione	Redazione della Proposta di aggiornamento del PRMC P2.1 Costruzione degli scenari di riferimento e di aggiornamento del PRMC P.2.2. Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni per attuarli	Redazione del Rapporto ambientale A2.1 Analisi del contesto ambientale e costruzione dello scenario di riferimento A2.2 Analisi di coerenza esterna (confronto con gli obiettivi superiori - normativa UE e nazionale in materia di ciclabilità e con gli obiettivi e le azioni dei pertinenti Piani e Programmi regionali) A2.3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori A2.4 Valutazione degli scenari alternativi e scelta di quello più sostenibile (soluzione che massimizza il raggiungimento degli obiettivi di Piano nel rispetto delle componenti ambientali) A2.5 Analisi di coerenza interna (verifica della congruenza tra obiettivi e azioni) A2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio A2.7 Stima degli effetti diretti/indiretti sugli habitat e sulle specie di cui alla Direttiva 92/43 CEE e 79/409CEE (Redazione Studio di Incidenza delle scelte del PRMC sui siti di Rete Natura 2000).
	P.2.3 Proposta di aggiornamento del PRMC	A2.7 Proposta di Rapporto ambientale e Sintesi non tecnica
Fase 4 Deposito e consultazione	3.1. Consultazione per 45 giorni sul sito SIVAS della proposta di aggiornamento del PRMC, del Rapporto Ambientale, dello Sintesi non tecnica e dello Studio di incidenza e contestuale comunicazione di avvio della consultazione ai soggetti interessati ed invio Studio di incidenza all'autorità competente per la VINCA. 3.2 Raccolta di osservazioni in merito al Piano ed al rapporto ambientale Al termine della consultazione, l'Autorità procedente rende noto all'Autorità competente per la VAS gli esiti della consultazione, mediante nota formale recante l'elenco delle osservazioni pervenute e allegando copia degli stessi.	
		Valutazione della proposta di Piano e del Rapporto ambientale

2° Conferenza di valutazione e Forum pubblico	Espressione della Valutazione di incidenza (parere obbligatorio e vincolante – entro 60 giorni dalla ricezione dello Studio, salvo richiesta di integrazioni) da parte dell’Autorità competente per la VINCA e trasmissione del decreto di VINCA all’Autorità competente per la VAS.	
Valutazione	PARERE MOTIVATO VAS espresso dall’autorità competente per la VAS, d’intesa con l’autorità procedente (entro 45 gg dal termine della fase di consultazione ovvero dalla data di ricevimento della nota formale dell’Autorità procedente di termine della consultazione di cui al precedente punto 3.2).	
Fase 5 Adozione e Approvazione	<p>3.1 Adozione da parte della Giunta Regionale e trasmissione alla Commissione Consigliere competente per parere consultivo (DGR) di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aggiornamento del PRMC • Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica • Programma di monitoraggio • parere motivato dell’Autorità competente per la VAS • dichiarazione di sintesi (volta a illustrare il processo decisionale seguito; esplicitare il modo in cui le considerazioni ambientali sono state integrate nell’aggiornamento del PRMC e come si è tenuto conto del Rapporto Ambientale e delle risultanze di tutte le consultazioni; in particolare illustrare quali sono gli obiettivi ambientali, gli effetti attesi, le ragioni della scelta dell’alternativa di aggiornamento del PRMC e il sistema di monitoraggio; descrivere le modalità di integrazione del parere ambientale motivato nell’aggiornamento PRMC) <p>3.2 Raccolta osservazioni della Commissione Consigliere competente</p>	
	PARERE MOTIVATO FINALE espresso dall’autorità competente per la VAS, d’intesa con l’autorità procedente	
	<p>3.3. Aggiornamento del PRMC in relazione all’eventuale accoglimento delle osservazioni</p> <p>3.4. Approvazione da parte della Giunta (DGR) di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • aggiornamento PRMC • Rapporto Ambientale • Dichiarazione di sintesi finale <p>3.5 Informazione circa la decisione: pubblicazione su BURL e siti WEB SIVAS e dell’Autorità procedente</p>	
Fase 6 Attuazione e Gestione	<p>P4.1 Monitoraggio dell'attuazione degli obiettivi/azioni del Piano</p> <p>P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti</p> <p>P4.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi</p>	A4.1 Monitoraggio degli effetti ambientali del Piano

Tabella 4 - Soggetti individuati nel d.d.s 13888 del 19/09/2023

a. Soggetti competenti in materia ambientale ed enti territorialmente interessati
<ul style="list-style-type: none"> - Agenzia interregionale del Fiume Po (AIPO) - ARPA Lombardia - ATS dipartimenti provinciali - Regione Lombardia - Autorità competente in materia di VIA (DG ambiente e clima) - Regione Lombardia - Autorità competente per la valutazione di incidenza (DG territorio e sistemi verdi) - Autorità di bacino del Fiume PO - Comuni lombardi - Comunità Montane Lombarde - Consorzi di bonifica e irrigui lombardi - Consorzi di gestione fiumi e laghi lombardi - Regione Lombardia - tutte le Direzioni Generali - Enti gestori siti natura 2000 - Enti gestori dei parchi regionali - Enti gestori dei parchi naturali - Enti gestori dei parchi nazionali - Enti gestori delle riserve e dei monumenti naturali - Enti gestori parchi locali e di interesse sovracomunale (PLIS) - Ersaf - Fondazione Lombardia per l'ambiente - Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA) - Ministero del turismo - Ministero della cultura - Ministero dell'agricoltura, sovranità alimentare e foreste - Ministero dell'ambiente e sicurezza energetica - Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Nazioni confinanti: Svizzera (cantone Grigioni e Canton Ticino) - Enti gestori parchi e aree protette confinanti - Province lombarde e Città metropolitana di Milano: - Regioni e province autonome confinanti: Emilia-Romagna, Veneto, Piemonte, PA Trento, PA Bolzano - Ministero della Cultura - Segretariato regionale per la Lombardia - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio Città metropolitana di Milano - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio province Bergamo, Brescia - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio province Como, Lecco, Monza Brianza, Pavia, Sondrio, Varese - Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio province Cremona, Lodi, Mantova - UTR Regione Lombardia
b. Soggetti e settori del pubblico interessati all'iter decisionale
<ul style="list-style-type: none"> - Associazioni rappresentative degli enti locali: ANCI Lombardia, UNCEM, UPL Lombardia - Associazioni e enti per la tutela dell'ambiente, del territorio e del paesaggio: Associazione Ingegneri per l'ambiente e il territorio, Comitato per l'ambiente e lo sviluppo sostenibile, ASviS - Alleanza Italiana per lo Sviluppo Sostenibile, Amici della terra Lombardia, ASPO - Associazione per lo studio

del picco del petrolio, FAI – Fondo per l’Ambiente Italiano, Fondazione Cariplo, Fridays for future Italia, Greenpeace, Italia Nostra, Kyoto Club, Legambiente Lombardia, Touring Club Italiano, Transport & Environment Italia, WWF Lombardia

- Associazioni per la tutela dei cittadini e dei consumatori: ACU – Associazione Consumatori Utenti – Lombardia, Adiconsum Lombardia, Altroconsumo, Associazione per la Difesa e l'Orientamento dei Consumatori, Assoutenti Lombardia, Casa del Consumatore, Cittadinanzattiva della Lombardia, Codacons Lombardia, CODICI – Centro per i Diritti del Cittadino, Confconsumatori, Federconsumatori Lombardia, Lega consumatori, Movimento consumatori Lombardia, Movimento di Difesa del Cittadino, U.Di.Con. – Unione per la Difesa del Consumatore, Unione Nazionale Consumatori, UTP - Utenti trasporto pubblico
- Associazioni di categoria - rappresentative del sistema delle imprese: Associazione nazionale filiera industria automobilistica, AGCI – Associazione Generale Cooperative Italiane Federazione Lombarda, Agens, AIRI Associazione Italiana per la Ricerca industriale, AISCAT, ANAV Lombardia, ANIASA – Associazione Nazionale Industria dell’Autonoleggio e Servizi Automobilistici, ANITA – Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici, API Lombardia – Associazione Piccole Imprese Lombardia, Assologistica, Assolombarda, Assomobilità, Assosharing, AssoTir, Assoturismo, ASSTRA Lombardia, CIA – Confederazione Italiana Agricoltori Lombardia, CLAAI – Confederazione Libere Associazioni Artigiane Italiane, CNA LOMBARDIA, Coldiretti Lombardia, Confagricoltura, Confapi, Confartigianato, Confcommercio, Confcooperative, Confesercenti, Confindustria, Confservizi, Confrtrasporto, Copagri Lombardia, FAI - Federazione Autotrasportatori Italiani, Federdistribuzione, Federnoleggio, Federturismo Confindustria, FEDESPEDI, FEDIT, Fercargo, FIAP - federazione italiana autotrasportatori professionali, Legacoop Lombardia, UNCI - Unione Nazionale Cooperative Italiane, UNIONCAMERE LOMBARDIA, Utilitalia
- Associazioni rappresentative delle parti sociali: CGIL Lombardia, CISAL, FAISA-CISAL, FAST CONFISAL Lombardia, FILT/CGIL, FIT/CISL, ORSA ferrovie Lombardia, UGL trasporti Lombardia, UIL Milano Lombardia, UIL trasporti
- Associazioni promozione turismo
- Ordini e collegi professionali: Associazione Italiana Scienze Ambientali, Associazione Nazionale Naturalisti, Collegio dei geometri, Collegio dei periti, Ordine degli Architetti, Ordine degli Ingegneri, Ordine dei Biologi, Ordine dei Dottori Agronomi e dei Dottori Forestali, Ordine dei Geologi
- Università e enti di ricerca: ENEA, CNR – Consiglio Nazionale delle Ricerche, FEEM - Fondazione Eni Enrico Mattei, Fondazione Cariplo, Fondazione Sviluppo Sostenibile, INU - Istituto Nazionale di Urbanistica – Lombardia, Joint Research Center (JRC), Politecnico di Milano, Università Bocconi
- Università Carlo Cattaneo LIUC, Università Cattolica del Sacro Cuore, Università degli studi dell’Insubria Varese – Como, Università degli Studi di Milano, Università degli Studi di Milano-Bicocca, Università degli Studi di Pavia, Università di Bergamo, Università di Brescia, Università di Lingue e Comunicazione – IULM, Università Vita Salute S. Raffaele
- Forze dell'ordine: Comando Carabinieri per la Tutela Forestale e parchi, Comando Carabinieri per la Tutela dell’Ambiente, Vigili del Fuoco - direzione regionale lombarda, Polizia Stradale, Polizia Locale, Polizia Provinciale
- Enti gestori dei siti UNESCO
- Altri enti e società regionali: ARIA, Polis Lombardia
- Altri soggetti pubblici e privati specifici per il settore della mobilità e dei trasporti: ACI Lombardia, Aeroporto Valerio Catullo di Verona Villafranca S.p.A., Agenzie del Trasporto pubblico locale, AIIT – Associazione Italiana per l’ingegneria del traffico e dei trasporti, ANAS, ANEF - associazione

esercenti funiviari, ATM S.p.A., Autorità di bacino del Lario e laghi minori, Autorità di bacino lacuale del lago di Iseo, Endine e Moro, Autorità di bacino lacuale lago Garda e Idro, Autorità di bacino lacuale lago maggiore, Comabbio, Monate e Varese, CAL spa, CIFI - collegio ingegneri ferroviari italiani, ENAC, ENAV, Euromobility, Federazione ciclistica italiana, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta – FIAB Ciclobby, FER - Ferrovie Emilia Romagna, Ferroviennord, Gestione Governativa Navigazione Laghi Maggiore di Garda e di Como, Malpensa Logistica Europa, Motus-E, Navigazione Lago d’Iseo, RFI, SACBO, SEA, Società Navigazione del Lago di Lugano, Trenitalia, Trenord, Pendolari del Meratese, Pendolari Milano-Lecco, associazione MI.MO.AL, Pendolari Gallarate-Milano, Comitato pendolari bergamaschi

3. MODALITÀ DI INTEGRAZIONE DELLE CONSIDERAZIONI AMBIENTALI

All'interno del PRMC si mettono sinteticamente in evidenza le principali considerazioni ambientali sviluppate, anche con il contributo del percorso di VAS. Tali considerazioni riguardano l'aggiornamento degli obiettivi, delle strategie e delle azioni previste dal piano, la valutazione dei loro potenziali effetti ambientali nonché il ruolo del sistema di monitoraggio.

È da evidenziare che il PRMC condivide con il Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT) la sezione relativa alla ciclabilità quotidiana. Tale scelta deriva dal riconoscimento della mobilità ciclistica come modalità di trasporto alternativa per gli spostamenti sistematici casa-scuola e casa-lavoro, al pari del trasporto collettivo e del trasporto privato. Nel PRMT sono inoltre riportate le analisi delle matrici Origine Destinazione regionali riferite a un giorno feriale medio. Queste analisi approfondiscono l'attuale ripartizione modale e individuano le potenzialità di un trasferimento verso forme di mobilità più sostenibili.

Data questa impostazione, il **PRMC riprende gli obiettivi e le strategie del PRMT** in tema di:

- ciclabilità quotidiana;
- intermodalità (raggiungibilità di stazioni e hub di trasporto collettivo con bici);
- ciclo logistica.

Sono inoltre individuati **obiettivi e strategie specifiche del PRMC** relativi allo sviluppo della ciclabilità turistica e del tempo libero, che riprendono e aggiornano i contenuti del PRMC 2014.

Si ritiene che, pur presentando esigenze differenti in termini di pianificazione e progettazione, la ciclabilità quotidiana e quella turistica/ricreativa, concorrano entrambe a promuovere la diffusione della mobilità attiva.

Obiettivi generali del Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti (PRMT):

- garantire l'accessibilità alle funzioni sul territorio;
- connettere la Lombardia nel contesto nazionale e internazionale;
- essere caratterizzato dalla sostenibilità sociale e ambientale.

Il PRMT afferma inoltre che intende realizzare gli obiettivi seguendo la logica del **paradigma ASI** così declinato:

0) AVOID - Governo della domanda di mobilità

In considerazione dell'influenza dell'organizzazione del territorio e degli orari e modalità di lavoro sulla domanda di mobilità, il governo della domanda sarà da realizzare in collaborazione con il PTR per la parte territoriale e con le Direzioni Generali che attuano politiche sui tempi e sulla digitalizzazione. In particolare, il PRMT propone che territorio e mobilità siano sviluppati in modo coordinato, secondo modelli tipo Transit Oriented Development (TOD) con la finalità di ridurre la domanda.

per la parte di domanda residua rispetto all'obiettivo 0) sono indicati come **obiettivi specifici PRMT** -:

- 1) SHIFT – Riequilibrio modale verso modi di trasporto più sostenibili
- 2) IMPROVE – Ottimizzazione del sistema della mobilità tramite l'integrazione tra modi di trasporto, il miglioramento della rete infrastrutturale, la garanzia di elevati livelli di qualità e sicurezza

Il tema del trasferimento modale è previsto anche in applicazione della LR. 6/2012 "disciplina del settore dei trasporti" che, all'art. 10, comma 1 punto b), prevede che il Programma regionale della mobilità e dei trasporti provvede a **"individuare obiettivi, politiche ed azioni per favorire il riequilibrio e l'integrazione modale e tariffaria"**

Obiettivi specifici del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC)

I MACRO-OBIETTIVI sono riferiti alla **ciclabilità del tempo libero, per turismo e sport**:

- sviluppare la ciclabilità per il tempo libero, come forma di turismo sostenibile, di fruizione attiva del territorio e di promozione dell'attività sportiva, in particolare negli ambiti naturalistici e paesaggistici;
- connettere i percorsi nel territorio lombardo con i percorsi turistici nazionali e internazionali;
- assicurare la realizzazione dei percorsi ciclabili a vocazione turistica con standard elevati di qualità e sicurezza, con particolare attenzione all'inserimento negli ambiti naturalistici e paesaggistici.

I macro-obiettivi specifici del PRMC rientrano nel paradigma ASI come SHIFT e IMPROVE.

Inoltre, la **ciclabilità a fini turistici e sportivi** contribuisce alla valorizzazione di specifici territori come destinazioni turistiche ed è associata a effetti positivi sulla salute pubblica, favorendo la prevenzione di malattie e il benessere psicofisico.

Il quadro delle **STRATEGIE** individuate per raggiungere gli obiettivi prima descritti, comprende un **richiamo delle strategie del PRMT** riferite a:

- ciclabilità quotidiana;
- intermodalità (raggiungibilità di stazioni e hub di trasporto collettivo con bici);
- ciclo logistica;

raggruppate secondo le **categorie**:

- servizi di trasporto collettivo;
- raggiungibilità e fruibilità del sistema del trasporto collettivo;
- Infrastrutture per la mobilità pedonale e ciclabile (mobilità attiva) quotidiana;
- sistema delle merci e della logistica;
- informazione e comunicazione.

Le singole **strategie** sono state **correlate ai macro-obiettivi** in base al grado di contributo fornito al loro raggiungimento indicando l'obiettivo principale della strategia e gli obiettivi a cui la strategia contribuisce in parte.

Parallelamente sono stati indicati i **contributi delle singole strategie all'applicazione del paradigma ASI**.

Per le strategie relative alla mobilità ciclistica è specificata la sinergia con le strategie indicate anche nella **"dichiarazione europea sulla mobilità ciclistica C/2024/2377"** G.U.E 04-04-2024.

In modo analogo, **le Strategie specifiche del PRMC relative alla ciclabilità turistica e del tempo libero** sono **associate ai macro-obiettivi** a seconda del contributo al loro raggiungimento indicando l'obiettivo principale della strategia e gli obiettivi a cui la strategia contribuisce in parte.

Parallelamente sono stati indicati i **contributi delle singole strategie all'applicazione del paradigma ASI**.

Il **SISTEMA DELLE AZIONI** che costituisce la parte programmatica del documento, comprende:

- azioni sulla rete ciclabile
- disposizioni e criteri per l'attuazione del Piano

Si segnala che, all'interno delle azioni previste per la **rete ciclabile**, è stata inserita una sezione specifica dedicata alla connessione ciclabile con il sistema di trasporto collettivo, che propone l'integrazione tra modalità diverse come leva per incentivare scelte di mobilità sostenibile come strumento per favorire scelte modali sostenibili. Analogamente è stato sviluppato il tema del ciclo logistica relativa allo sviluppo dell'utilizzo di cargo bike per le consegne di ultimo miglio di piccoli colli, modalità in via di rapido sviluppo e che appare particolarmente efficace per l'ottimizzazione delle consegne e la riduzione dei veicoli circolanti e in sosta.

La parte del Piano dedicata a **disposizioni e criteri attuativi**, destinati ai soggetti attuatori degli interventi, individuati dalla L.R. 30 aprile 2009 n. 7 all'art. 5 in **province, comuni, enti gestori dei parchi regionali e locali, comunità montane** comprende capitoli specifici dedicati a:

- percorsi ciclabili in ambiti sensibili
- percorsi lungo corsi d'acqua, argini o alzaie
- promozione della ciclabilità

4. MISURE PREVISTE IN MERITO AL MONITORAGGIO

Il PRMC è proiettato su un orizzonte medio-lungo e necessita un sistema di monitoraggio per la verifica dell'attuazione delle azioni e della loro efficacia nel quadro delle strategie e del raggiungimento degli obiettivi.

Il monitoraggio è sviluppato in un'ottica di integrazione con la procedura di VAS e pertanto considera opportunamente i temi paesistico-ambientali interessati dal Piano.

In coerenza con quanto previsto dal d.lgs. 152/2006, il monitoraggio integrato permetterà di misurare il contributo del PRMC agli obiettivi di sostenibilità e all'attuazione della Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile della Lombardia - SRSvS e di verificare gli effetti ambientali delle azioni del Piano, anche aggiornandone ove possibile le previsioni prima che si verifichino, al fine di intercettare tempestivamente eventuali criticità e di poter introdurre azioni correttive.

Sono stati privilegiati indicatori già disponibili, selezionando dal sistema di monitoraggio della SRSvS quelli pertinenti agli obiettivi strategici rilevanti per la VAS del PRMC e integrandoli con ulteriori indicatori utili a monitorare i fenomeni di interesse, anche in raccordo con i sistemi di monitoraggio ambientale già definiti da altri strumenti di pianificazione/programmazione regionale vigenti interessati dal settore dei trasporti (es. PRIA, PEAR).

Il monitoraggio del Piano si articola in: **Monitoraggio dell'attuazione del PRMC** e **Monitoraggio dei risultati e degli effetti del PRMC**.

Il Monitoraggio dell'attuazione del PRMC, effettuato con cadenza annuale, distinguerà:

- azioni non di competenza regionale, specificando il ruolo di Regione Lombardia nell'attuazione (ad esempio: espressione di parere, partecipazione a tavoli/gruppi di lavoro tecnici, altro...)
- azioni di competenza regionale

Si verificherà lo stato di avanzamento di ogni azione, in relazione ai seguenti parametri:

- azione realizzata come previsto
- azione oggetto di revisione progettuale
- rimodulazione tempistiche

Per la gestione del monitoraggio sarà costituita una base dati in cui saranno inserite progressivamente le informazioni relative all'attuazione delle azioni e i dati degli indicatori. La base dati sarà gestita tramite un applicativo dedicato che consentirà anche l'estrazione di informazioni in formato sintetico e grafico.

In aggiunta alla base dati alfanumerica, particolare attenzione sarà data alla definizione delle basi dati geografiche di riferimento, alla definizione dei criteri per i loro aggiornamenti e all'organizzazione periodica degli aggiornamenti allo scopo di disporre di informazioni storiche confrontabili tra loro.

Le basi dati geografiche saranno finalizzate a fornire informazioni sulla distribuzione territoriale e sugli ambiti interessati dalle azioni del piano.

La base dati di riferimento sarà aggiornata in collaborazione con i soggetti attuatori, come previsto dalla L.R. 30 aprile 2009 n. 7 all'art. 2 comma 9 e come indicato anche nel capitolo "Ricognizione dei percorsi e costituzione di una base GIS di riferimento" alla SCHEDA MODELLO DATI. Nello specifico, saranno:

- individuata la rete oggetto del monitoraggio
- definita la base geografica GIS che rappresenta la rete oggetto di monitoraggio e che costituirà il riferimento a "tempo 0"
- definiti gli aspetti organizzativi per l'aggiornamento della base GIS negli anni, mantenendo la coerenza del modello dati e dei controlli topologici

Con questi elementi, gli indicatori significativi minimi ricavabili dalla base geografica della rete ciclabile saranno:

- % Km di percorsi non su strada (sede propria, ciclopedonali, altro) – tenendo presente che alcuni percorsi non potranno che rimanere su strada
- Continuità dei percorsi (lunghezza di tratti su sede separata fisicamente continui/presenza di discontinuità puntuali)
- Collegamenti (n e %) di ciclabili in sede propria con scuole e stazioni ferroviarie-bus station

Le stesse basi saranno utilizzate per le elaborazioni di indicatori ottenibili per confronto con altre informazioni geografiche disponibili.

Contatori di bici e pedoni

È prevista la progressiva implementazione di strumenti per il rilievo dei passaggi di biciclette e pedoni con l'obiettivo di realizzare una rete di rilevazione dei passaggi che fornisca indicazioni utili per lo sviluppo degli interventi.

Il **Monitoraggio dei risultati e degli effetti del PRMC** verrà effettuato a metà e al termine del periodo di riferimento del PRMC valutando un set di indicatori articolati nei seguenti temi, relativi sia agli obiettivi del Programma sia alle componenti ambientali interessate:

- Mobilità e trasporti
 - o Rete ciclabile nazionale-regionale
 - o Rete ciclabile
 - o Parco veicolare
 - o Servizi di trasporto collettivo e sharing
 - o Raggiungibilità dei servizi
- Sicurezza dei trasporti
- Energia e mitigazione dei cambiamenti climatici
- Qualità dell'aria
- Consumo di suolo
- Aree protette, biodiversità
- Paesaggio e patrimonio culturale
- Rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici

Il set di indicatori viene presentato nelle tabelle seguenti, dove per ogni indicatore vengono riportati:

- fonte dei dati
- riferimento alla Strategia Regionale per lo Sviluppo Sostenibile (se l'indicatore fa parte di quelli per il monitoraggio della SRSvS, viene indicato: l'obiettivo strategico di riferimento, se si tratta di un indicatore di livello 1 o 2 della SRSvS, in grassetto se è dotato di target nella SRSvS)
- se si tratta di indicatore di Contesto (C), di Realizzazione (R), di effetto (E)
- il target che si intende raggiungere nell'orizzonte di piano
- per gli indicatori su Mobilità e trasporti il contributo alla strategia ASI (Avoid/Reduce, Shift, Improve)
- dove utile, note in merito alle modalità di elaborazione dell'indicatore

Il set di indicatori potrà essere integrato in fase attuativa con gli ulteriori elementi indicati nel BOX 9 del Rapporto Ambientale "proposte di integrazione al sistema di monitoraggio del PRMC" in relazione alla disponibilità dei dati per popolarli e con eventuali ulteriori elementi significativi che dovessero rendersi disponibili

Mobilità e trasporti

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
Rete ciclabile nazionale-regionale						
IN.1 N° km rete ciclabile per tipologia di infrastruttura (sede in promiscuo/sede fisicamente separata)	RL		C	Rilevati periodicamente sulla base geografica di ricognizione degli itinerari	aumento km sede separata	S
IN.2 Continuità dei percorsi	RL		C	Rilevata periodicamente su base geografica, facendo riferimento a una identificazione preventiva dei punti/tratti di discontinuità	riduzione dei punti/tratti di discontinuità degli itinerari	S
IN.3 Collocazione e distribuzione dei percorsi: scuole e servizi collegati, stazioni collegate	RL		C	Rilevata periodicamente su base geografica, facendo riferimento alla situazione iniziale identificata preventivamente	aumento n poli collegati, con percorsi non in promiscuo	S
IN.4 Passaggi bici nelle due direzioni per anno, mese e settimana e per ogni postazione di contabici attiva	RL			I dati saranno ricavati come aggregazione dei rilievi effettuati giornalmente.	aumento passaggi	S
Rete ciclabile						
IN.5 Km di percorsi ciclabili finanziati da Regione Lombardia	RL	3.4.1 (2)	R	Percorsi finanziati con contributi delle DG Infra e DG trasporti, sono esclusi percorsi mountain bike	aumento	S
IN. 6 Km di piste ciclabili nei comuni capoluogo	ISTAT	3.4.1 (2)	C		aumento	S
IN. 7 N° comuni con PUMS	Osservatorio PUMS				aumento	S
Parco veicolare						
PV.1 N° di mezzi di TPL con trasporto bici per agenzie di TPL, per anno	RL		C		aumento	I

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target	ASI
PV.2 N° di mezzi SFR - Servizio Ferroviario Regionale su cui è ammesso il trasporto di biciclette, per anno	RL		C		aumento	I
PV.3 Veicoli in sharing per provincia e anno e per tipologia di veicoli (autoveicoli/quadricicli/scooter/biciclette/ monopattini/altro)	ISTAT, Osservatorio SM		C		aumento	S
Servizi di trasporto collettivo e sharing						
SS.1 Offerta SFR: N° di corse su cui è ammesse il trasporto bici, per anno	RL				aumento	I
SS.2 Comuni capoluogo di provincia/città metropolitane con servizi di bike sharing	ISTAT				aumento	S
Raggiungibilità dei servizi						
RS.1 N° velostazioni presso le stazioni ferroviarie per anno	FNM, RFI				aumento	S
RS.2 N° stazioni ferroviarie collegate con percorsi ciclabili in sede propria o zone 30, su un raggio indicativo di 3 km	RL				aumento	S
Possibili aspetti da approfondire in fase attuativa: distribuzione merci con cargobike						
Ad oggi alcuni servizi di distribuzione con cargobike sono stati avviati in via sperimentale o in realtà ancora di nicchia. Lo sviluppo dei servizi di distribuzione con cargobike e le iniziative per la loro diffusione saranno progressivamente monitorate.						

Sicurezza

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	Target
IS.1 Per anno e per provincia: N° incidenti che coinvolgono ciclisti N° ciclisti morti N° ciclisti feriti	CMR e PoliS- Lombardia		C		riduzione
IS.2 Per anno e per provincia: N° e tipologia di incidenti, N° e tipologia punti neri N° e tipologia tratte critiche	CMR e PoliS- Lombardia		C		

Energia e mitigazione dei cambiamenti climatici

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/ E	Note	target
EM.1 Emissioni climalteranti da Protocollo Compact of States and Regions (settori non EU-ETS + emissioni ombra)	RL - ARIA	4.1.1 (1)	C		Target SRSvS 2030: -43,8% rispetto al 2005
EM.2 Consumi finali di energia (totale)	RL - ARIA	4.1.1 (1)	C		Target SRSvS 2030: -35,2% rispetto al 2005
EM.3 Emissioni climalteranti del settore trasporti	ARPA, ARIA	4.2.3 (1)	C	Questi indicatori per monitorare l'andamento dei consumi e delle emissioni di CO2 del settore trasporti. L'inventario INEMAR viene aggiornato ogni 2 anni circa. I dati sono disaggregati fino al livello comunale; l'indicatore potrà essere elaborato a livello regionale e di aree omogenee PREAC o altra zonizzazione.	Target 2030 derivato dalle previsioni PREAC: riduzione di almeno il 14% dei consumi rispetto al 2019
EM.4 Consumi finali di energia del settore trasporti	ARIA - SIRENA20	4.2.3 (2)	C		Target 2030 derivato dalle previsioni PREAC: riduzione di almeno il 27,7% delle emissioni rispetto al 2019
EM.5 Emissioni di CO ₂ eq settore trasporti	INEMAR		C		

Qualità dell'aria

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
<p>QA.1 Concentrazione di PM₁₀ (tutte le stazioni regionali) espressa come media mobile sul quadriennio precedente (µg/m³)</p> <p>QA.2 Concentrazione di PM_{2.5} (tutte le stazioni regionali) espressa come media mobile sul quadriennio precedente (µg/m³)</p> <p>QA.3 Concentrazione di NO₂ (solo stazioni da traffico) espressa come media annuale (µg/m³)</p>	Elaborazione RL su dati ARPA	5.2.1 (1)	C		<p>Target SRSvS: Progressiva diminuzione</p> <p>I target sono oggetto di approfondimento nell'ambito dell'elaborazione della nuova pianificazione regionale per il miglioramento della qualità dell'aria</p>
<p>QA.4 Emissioni di NO_x</p> <p>QA.5 Emissioni di PM_{2,5}</p> <p>QA.6 Emissioni di PM₁₀</p>	INEMAR	5.2.1 (1)	C		<p>Target riportati nella SRSvS: 2025: -38% rispetto al 2015 2025: -48% rispetto al 2015 2025: -44% rispetto al 2015</p>
<p>QA.7 Emissioni di NO_x settore trasporti</p> <p>QA.8 Emissioni di PM_{2,5} settore trasporti</p> <p>QA.9 Emissioni di PM₁₀ settore trasporti</p>	INEMAR		C	<p>Questi indicatori permettono di monitorare l'andamento delle emissioni inquinanti del settore trasporti.</p> <p>L'inventario INEMAR viene aggiornato ogni 2 anni circa (l'ultima versione è stata pubblicata nel 2024 con riferimento alle emissioni 2021). I dati sono disaggregati fino al livello comunale; l'indicatore potrà essere elaborato a livello regionale e di zone per la qualità dell'aria.</p>	

Consumo di suolo

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
CS.1 Consumo di suolo annuale netto	Report SNPA	3.3.1 (1)	C	Misura la variazione annuale di copertura artificiale del suolo. Può essere calcolato a livello regionale aggregato per ATO.	Valore di riferimento riportato nella SRSVS: zero al 2050
CS.2 Impermeabilizzazione del suolo da copertura artificiale	ISPRA	3.3.1 (1)	C	Misura la % di suolo impermeabilizzato sul totale della superficie territoriale. Può essere calcolato a livello regionale aggregato per ATO.	
CS.3 Riduzione delle previsioni di consumo di suolo nei Piani comunali approvati a seguito della l.r. 31/2014 (%) - AT residenziali	RL	3.3.1 (1)	C		Target riportati nella SRSVS: (media regionale) 2025: -25% 2030: -45%
CS.4 Riduzione delle previsioni di consumo di suolo nei Piani comunali approvati a seguito della l.r. 31/2014 (%) - AT altre funzioni urbane	RL	3.3.1 (1)	C		2025: -20%
CS.5 Superficie classificata come suolo consumato da infrastrutture di trasporto	ISPRA (Consumo di suolo)		C	Classi di consumo di suolo con codice: 112 (strade pavimentate), 113 (sede ferroviaria), 114 (aeroporti) e 115 (porti) della legenda ISPRA. L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR.	
CS.6 Occupazione di suolo degli interventi infrastrutturali realizzati e da realizzare in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale)	RL, ISPRA (Copertur		E	Questo indicatore stima l'effetto specifico degli interventi infrastrutturali del PRMC.	

	a del suolo)			<p>Si potrà ripercorrere un procedimento analogo a quello applicato alle infrastrutture stradali e ferroviarie nel RA del PRMT.</p> <p>L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR.</p>	
--	--------------	--	--	---	--

Aree protette e biodiversità

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
AP.1 Aree Protette e Parchi Regionali (categorie EUAP, Natura 2000 e parchi regionali)	RL	5.5.1 (1)	C		
AP.2 Habitat di interesse comunitario con stato di conservazione almeno soddisfacente	RL	5.5.1 (1)	C		Target 2030 riportati nella SRSVS: Almeno il 30 % degli habitat in stato di conservazione non soddisfacente (inadeguato e cattivo) diventi soddisfacente o mostri una netta tendenza positiva; nessun peggioramento per le altre classi
AP.3 Specie con stato di conservazione almeno soddisfacente (Direttiva Habitat e Direttiva Uccelli)	RL e ISPRA	5.5.1 (1)	C		Target 2030 riportati nella SRSVS: Almeno il 30 % delle specie in stato di conservazione non soddisfacente (stabilità e decremento) diventi soddisfacente o mostri una netta tendenza positiva; nessun peggioramento per le altre classi
AP.4 Incidenza delle aree di verde urbano sulla superficie urbanizzata delle città	ISTAT	5.7.1 (1)	C		Target SRSvS 2050: 20%

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
AP.5 Superficie classificata come suolo consumato da infrastrutture di trasporto all'interno delle Aree Protette, della Rete Ecologica Regionale e di siti della Rete Natura 2000	ISPRA (Consumo di suolo)		C	Vedi Consumo di suolo	
AP.6 Occupazione di suolo degli interventi realizzati e da realizzare in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale) all'interno delle Aree Protette, della Rete Ecologica Regionale e di siti della Rete Natura 2000	RL, ISPRA (Copertura del suolo)		E	Vedi Consumo di suolo	
AP.7 Frammentazione del territorio naturale e agricolo (Seff) elevata e molto elevata	ISPRA	5.5.2 (2)	C	L'indicatore permette di monitorare l'andamento della frammentazione causata dall'insieme di fenomeni di urbanizzazione e infrastrutturazione.	
AP.8 Indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture	RL		C	L'indicatore è calcolato nell'ambito del monitoraggio del PRMT, come aggiornamento delle stime effettuate nel Rapporto ambientale, considerando la frammentazione prodotta dalle infrastrutture stradali e ferroviarie. Si potrà valutare di integrarlo considerando anche le piste ciclabili. L'indicatore potrà essere aggregato a livello regionale, per Ambiti Territoriali Omogenei (ATO) definiti dal PTR e per Ambiti Geografici di Paesaggio (AGP) del PPR.	
AP.9 Km di itinerari ciclabili (rete nazionale-regionale) che attraversano Aree Protette e siti della Rete Natura 2000	RL		C	L'indicatore viene calcolato come aggiornamento delle elaborazioni contenute nel RA e nello Studio di incidenza, intersecando gli strati	

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note	target
				informativi aggiornati relativi agli itinerari ciclabili, Aree protette e rete Natura 2000.	
AP.10 n. varchi della RER intercettati / occlusi da parte degli interventi infrastrutturali in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale)	RL		E	Il popolamento di questi indicatori richiede la raccolta e l'aggregazione di informazioni relative ai singoli progetti, che possono essere reperite in prima battuta in sede di valutazione di incidenza, e poi verificate in fase di realizzazione.	
AP.11 Superficie di habitat interferita e persa (e tipo di habitat) a causa degli interventi infrastrutturali realizzati in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale)	RL		E		

Paesaggio e patrimonio culturale

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note
PC.1 Percentuali aree assoggettate a tutela paesaggistica (D. lgs. 42/2004)	RL	5.8.1 (2)	C	Questi indicatori, considerati anche per il tema Consumo di suolo e Biodiversità, possono essere analizzati anche per fasce e ambiti di paesaggio
PC.2 Dotazione di risorse del patrimonio culturale	ISTAT	3.5.1 (2)	C	
PC.3 Insoddisfazione per il paesaggio del luogo di vita	ISTAT	5.8.1 (1)	C	
PC.4 Percentuale di suolo classificato come infrastruttura di trasporto (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)	ISPRA		C	
PC.5 Indice di frammentazione degli spazi aperti da infrastrutture (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)	RL		C	
PC.6 Superficie di suolo occupata dagli interventi infrastrutturali realizzati e previsti in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale) (aggregazione per fasce e per ambiti di paesaggio PPR)	RL, ISPRA		E	

PC.7 Superficie di aree assoggettate a tutela paesaggistica occupata dagli interventi infrastrutturali realizzati e da realizzare in attuazione del PRMC (rete nazionale-regionale)	RL, SIBA		E	L'indicatore prevede la sovrapposizione del sedime degli interventi infrastrutturali (si veda l'indicatore Occupazione di suolo) con i "vincoli paesaggistici" e tutti gli articoli del PPR (dal 17 al 27) del database SIBA.
PC. 8 Beni immobili di interesse culturale (architettonici, archeologici, parchi e giardini, centri e nuclei storici) in prossimità della rete nazionale-regionale	RL, SIRBeC Web		E	L'indicatore prevede il conteggio, l'identificazione e la rappresentazione su mappa dei beni presenti ad una distanza non superiore a 1 km dall'interventi infrastrutturali.

Rischi naturali e adattamento ai cambiamenti climatici

Indicatori	Fonte	SRSvS	C/R/E	Note
RN.1 Popolazione esposta al rischio alluvioni	ISPRA	5.1.2 (1)	C	
RN.2 Popolazione esposta al rischio frane	ISPRA	5.1.2 (1)	C	
Possibili aspetti da approfondire in fase attuativa				
Le modalità con cui il monitoraggio del PRMC possa trattare il tema si studieranno in coordinamento con la nuova Strategia regionale di adattamento ai cambiamenti climatici in via di approvazione.				

Sigle

ACI – Automobile Club d'Italia

ARIA – Azienda Regionale per l'Innovazione e gli Acquisti

ARPA – Agenzia regionale per la protezione dell'ambiente della Lombardia

RL – Regione Lombardia

CMR – Centro Regionale di Governo e Monitoraggio della Sicurezza stradale

INEMAR – Inventario emissioni aria

Osservatorio SM – Osservatorio nazionale sharing mobility

ISPRA – Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale

ISTAT – Istituto nazionale di statistica

SIBA – Sistema Informativo Beni e Ambiti paesaggistici

SIRBeC - Sistema Informativo Beni Culturali

SNPA – Sistema nazionale protezione ambiente

5. PARERE MOTIVATO E RECEPIMENTO NEL PRMC

Con il decreto 5753 del 22/04/2025 “VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DELL’AGGIORNAMENTO DEL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA’ CICLISTICA (PRMC) - PARERE MOTIVATO”, l’Autorità competente per la procedura di VAS - Direzione Generale Territorio e Sistemi Verdi di Regione Lombardia - U.O. Urbanistica e VAS ha formulato parere positivo in merito alla proposta di aggiornamento del PRMC, a condizione che siano recepite le prescrizioni della Valutazione d’Incidenza e siano tenute in considerazione le raccomandazioni, le indicazioni e i suggerimenti contenuti nel cap. 6 dell’allegata Relazione tecnica, al fine di assicurare che l’attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile e, quindi, nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un’equa distribuzione dei vantaggi connessi all’attività economica.

La “Relazione tecnica”, parte integrante e sostanziale del Parere Motivato, è articolata nelle seguenti parti:

- il Capitolo 1 “Aspetti procedurali” ripercorre le fasi relative al procedimento di elaborazione del Piano e, contestualmente, della procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) che ne ha accompagnato l’intero percorso ai fini dell’approvazione;
- il Capitolo 2 “Analisi dei contenuti del Piano”, partendo dagli elaborati del Piano messi a disposizione, si evidenziano, in particolare, i principali elementi del Piano su cui si è basata la valutazione ambientale;
- il Capitolo 3 “Analisi del Rapporto Ambientale” esamina le informazioni contenute nell’elaborato, analizzando in particolare gli obiettivi ambientali e gli altri strumenti di pianificazione e programmazione strategici presi a riferimento, le alternative valutate per la scelta delle azioni del piano, la valutazione degli impatti significativi sull’ambiente, le misure di mitigazione e compensazione previste nonché le misure di monitoraggio individuate;
- il Capitolo 4 “Analisi delle osservazioni pervenute” esamina le osservazioni pervenute in fase di consultazione pubblica, evidenziando quelle relative agli aspetti ambientali da tener conto;
- il Capitolo 5 “Valutazione ambientale del Piano” contiene considerazioni sugli elaborati del Piano e sul suo Rapporto Ambientale nonché valutazioni dei possibili impatti significativi sull’ambiente, il paesaggio e il patrimonio culturale. Nel capitolo, oltre alle considerazioni dell’Autorità competente per la VAS, sono illustrati gli esiti delle valutazioni effettuate dall’Autorità competente per la VInCA e dal Nucleo tecnico regionale VAS;
- il Capitolo 6 “Condizioni” riporta le condizioni di cui tener conto per la revisione del Piano affinché esso contribuisca allo sviluppo sostenibile del territorio regionale. Le condizioni contengono le prescrizioni della Valutazione d’Incidenza da recepire nonché le raccomandazioni, indicazioni e suggerimenti per modificare o integrare la documentazione del Programma nonché per il monitoraggio e la progettazione in fase attuativa.

Nel presente capitolo si illustrano le modalità di recepimento delle raccomandazioni-indicazioni e delle prescrizioni contenute nel Capitolo 6.

Prescrizione VIInCA	Modalità di recepimento
<p>1. gli interventi previsti dal Piano già sottoposti positivamente a Valutazione di Incidenza dovranno essere comunque realizzati nel rispetto delle prescrizioni espresse dall’Autorità competente alla Valutazione;</p>	<p>Preso d’atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.</p>
<p>2. gli interventi previsti dal Piano, laddove non già sottoposti positivamente alle dovute Valutazioni ambientali, dovranno essere sottoposti a Valutazione di Incidenza in accordo a quanto disposto dalla DGR 5523/2021; si evidenzia la necessità di valutare attentamente anche le incidenze indirette delle opere previste;</p>	<p>Preso d’atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.</p>
<p>3. in merito ai percorsi n.2 “Ciclabile pedemontana alpina” e n.19 “Ciclovía nazionale Garda”, si valuti l’opportunità di prevedere soluzioni alternative alla realizzazione di ulteriori tratti di percorsi ciclabili a sbalzo sul lago o lungo le coste nel tratto di collegamento tra la passerella ciclabile di Limone del Garda e il territorio a sud attraverso l’organizzazione di trasporti via acqua;</p>	<p>In corso di integrazione in PFTE della ciclovía del Garda per il tratto da Gardone Riviera a Limone con la previsione di un servizio di navigazione dedicato, predisposto per il trasporto di biciclette, secondo quanto indicato dal Tavolo tecnico operativo del MIT.</p>
<p>4. la progettazione degli interventi, nonché la valutazione degli stessi, dovrà tenere conto delle Reti ecologiche declinate ai diversi livelli (regionale, provinciale, locale); nella realizzazione delle infrastrutture dovranno essere evitati in particolar modo fenomeni di frammentazione di habitat naturali e semi-naturali (es. aree agricole) e dovrà essere evitata assolutamente la chiusura dei varchi individuati dalle Reti ecologiche;</p>	<p>Preso d’atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.</p> <p>In considerazione delle prescrizioni, nel RA (box 5) è stata introdotto il riferimento alla rete ecologica locale, oltre a quelle regionale e provinciale che già venivano citate.</p>
<p>5. in relazione ai criteri di sostenibilità e mitigazione relativi alla cantierizzazione indicati dallo studio di incidenza si preveda la modifica dei seguenti punti:</p> <p>i. “recintare le aree di cantiere così da evitare interazioni accidentali con la fauna terrestre” dovrà essere sostituito con “valutare la necessità di recintare le aree di cantiere così da evitare interazioni accidentali con la fauna terrestre, considerando in particolare la</p>	<p>Le modifiche sono state apportate nello Studio di incidenza (pag. 60).</p>

<p>localizzazione delle aree, l'ampiezza del cantiere e la presenza di vie di transito della fauna”;</p> <p>ii. l'indicazione “rimuovere le specie arboree e arbustive alloctone invasive, in particolare, <i>Ailanthus altissima</i> e <i>Robinia pseudoacacia</i>), comprese radici e ceppaie. Per l'individuazione delle specie alloctone si potrà fare riferimento alla “Watch-list della flora alloctona d'Italia” (Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Carlo Blasi, Francesca Pretto & Laura Celesti-Gradow)” dovrà essere sostituita con “Qualora si dovesse rilevare nell'area di cantiere, in fase di cantierizzazione o successivamente all'attuazione degli interventi, una colonizzazione dell'area oggetto degli interventi da parte di specie alloctone invasive, dovrà essere previsto l'obbligo di rimuovere/contenere le medesime facendo riferimento alla Strategia regionale per il controllo e la gestione delle specie aliene invasive (https://naturachevale.it/specie-invasive/strategia-regionale-per-il-controllo-e-la-gestione-delle-specie-aliene-invasive/), aggiornata e approvata con DGR 7387 del 21/11/2022. Per interventi localizzati in prossimità dei confini regionali si dovrà fare riferimento anche a quanto definito in tema dalle altre Autorità regionali/provinciali;</p> <p>iii. all'indicazione “le aree utilizzate per il cantiere devono essere ripristinate a fine lavori alle condizioni ante operam” si chiede di aggiungere “In relazione alla destinazione di uso del suolo il ripristino dovrà prevedere il raggiungimento delle migliori condizioni possibili e non solo il ripristino delle condizioni pre-esistenti”;</p>	
<p>6. i criteri di sostenibilità riportati dallo Studio di Incidenza, modificati e integrati come indicato nel punto 5 dovranno essere debitamente tenuti in considerazione e approfonditi nella progettazione e nella valutazione delle opere non ancora assoggettate a valutazione ambientale;</p>	<p>Preso d'atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.</p>
<p>7. gli interventi e le opere realizzate in accordo ai criteri di sostenibilità e mitigazione dovranno prevedere opportuni monitoraggi al fine di verificarne l'efficacia.</p>	<p>Preso d'atto. La prescrizione è stata ripresa nelle conclusioni dello Studio di incidenza.</p>

Raccomandazioni VAS - Piano	Modalità di recepimento
<p>1. Fornire una rappresentazione grafica e una descrizione più dettagliata delle modifiche previste/apportate facendo anche un confronto rispetto ai tracciati approvati nel PRMC del 2014, in quanto non sono chiari gli aggiornamenti progettuali previsti.</p>	<p>Viene inserita una tavola di confronto</p>
<p>2. Agire in modo da incrementare le tipologie di mezzi con spazi dedicati al trasporto bici ovvero agire sulle regole che l'operatore fissa per accedere al mezzo con la bici, tenuto conto che la stessa L.R. 7/2009 ("Interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica") stabilisce che la Regione promuove accordi con i gestori del trasporto pubblico locale allo scopo di attuare il trasporto combinato di passeggeri e cicli sui mezzi ferroviari e metropolitani.</p>	<p>Tutto il nuovo materiale rotabile ferroviario acquistato da Regione è specificamente attrezzato per il trasporto di biciclette; attraverso il Contratto di Servizio con l'impresa ferroviaria, Regione disciplina le regole sull'accessibilità alle biciclette per ogni corsa, in funzione del tipo di materiale rotabile programmato e dell'affollamento atteso.</p> <p>Il trasporto di biciclette e dispositivi di micromobilità è inoltre già consentito sulla rete metropolitana milanese e bresciana, secondo specifiche regole previste dai gestori.</p> <p>Regione potrà adottare ulteriori azioni, in accordo con i gestori del trasporto pubblico e con le Agenzie del TPL competenti, per incrementare ulteriormente l'uso combinato di biciclette e mezzi ferroviari/metropolitani.</p>
<p>3. Prevedere un potenziamento del trasporto via acqua che consenta ai ciclisti, ai lavoratori, ai turisti e a tutta la popolazione dell'Alto Garda Bresciano, di spostarsi in sicurezza sul territorio consentendo anche facili collegamenti con i territori delle altre due regioni confinanti, in quanto la Comunità Montana Alto Garda Bresciano sta valutando di realizzare il collegamento tra la passerella ciclabile di Limone sul Garda e il territorio a sud attraverso l'organizzazione di trasporti via acqua, ovvero collegamenti con traghetti, possibilmente in parte elettrici (ibridi), stanti le fragilità del territorio costiero (ambientali, idrogeologici e paesaggistici).</p>	<p>In corso di integrazione il PFTE della ciclovía del Garda per il tratto da Gardone Riviera a Limone con la previsione di un servizio di navigazione dedicato, predisposto per il trasporto di biciclette, secondo quanto indicato dal Tavolo tecnico operativo del MIT.</p>
<p>4. In relazione al focus sulla connettività della Rete ciclabile attuata al 2022 con i principali poli di interesse regionale (Università, Scuole Secondarie di I Grado e Poli Sanitari), per quanto riguarda le province di Varese-Como, diversi poli non risultano intercettati dalla Rete pianificata nel</p>	<p>La connessione di scuole, università e poli del sistema sanitario è uno dei principali temi indicati per lo sviluppo della ciclabilità quotidiana.</p>

<p>2014, specialmente l'area di Gallarate e Busto Arsizio, l'area di Saronno e l'area di Cantù. Si auspicano quindi azioni finalizzate all'incremento del grado di connettività.</p>	
<p>5. Si raccomanda che, in fase di attuazione del PRMC, anche attraverso piani associati per i servizi a valenza sovracomunale (art. 7, c. 3-bis, LR 12/2005), per gli ambiti interessati, vengano specificate nei Piani Attuativi di ogni PGT le opportune misure di mitigazione/compensazione degli interventi atte a contrastare le pericolosità/vulnerabilità (idrogeologiche, ecologiche, paesaggistiche, consumo di suolo) sito-specifiche che sono individuabili solo ad una scala ridotta dell'area territoriale di trasformazione con particolare attenzione all'inserimento ecosistemico dell'opera infrastrutturale.</p>	<p>Si terrà conto della raccomandazione nell'espressione dei pareri sui PGT che saranno trasmessi a RL</p>

Raccomandazioni VAS – Rapporto ambientale	Modalità di recepimento
<p>6. Approfondire la valutazione degli impatti relativi all'occupazione di suolo e alla sua frammentazione, in quanto la stessa risulta riferita alle infrastrutture di trasporto in generale con un richiamo al PRMT: si chiede di fornire un'analisi degli impatti riferita in modo specifico ai percorsi ciclo-pedonali previsti facendo un confronto anche con quanto attuato con la precedente pianificazione (PRMC 2014).</p>	<p>Gli impatti in termini di occupazione di suolo e frammentazione sono tra le tipologie di impatto evidenziate nel capitolo 4.2 del RA con riferimento alle infrastrutture per la ciclabilità.</p> <p>Come evidenziato nel RA (par. 4.2.1), l'indeterminatezza delle azioni necessarie per la realizzazione dei percorsi della rete nazionale-regionale non permette in questa fase di effettuare un'analisi specifica degli impatti (non è infatti definito quali tratte potranno richiedere nuova infrastrutturazione). Un'analisi più approfondita potrà essere svolta in fase di attuazione e monitoraggio.</p>
<p>7. Valutare gli effetti cumulati delle previsioni del PRMC correlate a quanto previsto dal PRMT in aggiornamento.</p>	<p>L'analisi degli effetti delle previsioni di PRMT riportata nel relativo RA tiene conto anche delle previsioni del PRMC relative alla ciclabilità quotidiana. In fase di monitoraggio si provvederà a dare una lettura integrata dei risultati e degli effetti dei due strumenti.</p>
<p>8. Valutare e considerare l'eventuale interferenza della rete ciclabile configurata nel Piano con le zone silenziose (aree di territorio per le quali si riconosce l'importanza di perseguire e tutelare la buona qualità</p>	<p>Nella progettazione del sistema integrato PRMC/VAS è stato inserito il richiamo alla possibilità di confrontarsi con ARPA, in fase attuativa, sul tema delle possibili interferenze della rete ciclabile con le zone silenziose.</p>

<p>acustica ambientale) di cui alla Direttiva europea 2002/49/CE (Direttiva END), per quanto riguarda, ad esempio, l'ubicazione dei punti di sosta, ristoro, di manutenzione, ciclofficine che potrebbero rappresentare punti con una concentrazione del rumore di origine antropica. Si ricorda che il D.M. n. 16 del 24 marzo 2022 definisce i criteri di individuazione delle "zone silenziose di un agglomerato" e "delle zone silenziose in aperta campagna". Si suggerisce di prevedere uno specifico indicatore, al fine di monitorare l'eventuale interferenza del sistema ciclabile lombardo con le suddette zone silenziose.</p>	
<p>9. Integrare i criteri generali di attuazione con criteri specifici relativi ai boschi PIF e ai vincoli individuati dal SIBA.</p>	<p>Il richiamo alla necessità di tutelare i boschi, rispettando i criteri specificati nei PIF, e di rispettare i vincoli individuati dal SIBA è stato integrato nel RA (box 5).</p>
<p>10. Prevedere opere di mitigazione/compensazione, come filari arborei o arbustivi autoctoni di connessione ecologica, passaggi protetti per la fauna, staccionate basse aventi la duplice funzione di impedire il "fuori pista" dei ciclisti e garantire la permeabilità alla fauna. Al fine di mantenere tali ambiti nel miglior stato di conservazione, sarebbe opportuno prevedere azioni di costante controllo della presenza e diffusione delle specie vegetali alloctone invasive, di cui alla D.g.r. n. XI/2658 del 16 dicembre 2019, soprattutto in fase di post cantierizzazione.</p>	<p>Osservazione recepita nel RA (box 5 e 6).</p>

Indicazioni VAS – Piano	Modalità di recepimento
<p>1. Integrare tutte le indicazioni proposte dal Piano per la fase attuativa con quelle riportate nel cap. 4 del RA relative al set di criteri operativi per la minimizzazione degli impatti sull'ambiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - BOX 1. PROPOSTE PER LA FASE ATTUATIVA - BOX 4. PROPOSTE PER LA FASE ATTUATIVA - Progettazione integrata infrastruttura-contesto 	<p>Le indicazioni vengono integrate in un capitolo di riepilogo</p>

<ul style="list-style-type: none"> - BOX 5. PROPOSTE PER LA FASE ATTUATIVA - Criteri ambientali e misure di mitigazione - BOX 6. PROPOSTE PER LA FASE ATTUATIVA - Sistema per le compensazioni ambientali - BOX 8. PROPOSTE PER LA FASE ATTUATIVA - Sicurezza - Orientamenti per la fase attuativa del par. 4.4 - Adattamento e resilienza ai cambiamenti climatici <p>creando un apposito capitolo/appendice del PRMC, che ne faciliti la consultazione e l'utilizzo da parte dei soggetti attuatori a livello locale.</p>	
<p>2. Indicare nel Piano che l'aderenza della pianificazione locale agli indirizzi e criteri dettati dal PRMC e dal suo Rapporto ambientale dovrà essere evidenziata nei rispettivi percorsi di VAS/verifica di assoggettabilità a VAS di livello provinciale e comunale. Il Rapporto Ambientale raccomanda che per la scelta finale dei tracciati delle piste ciclopedonali e per la loro progettazione di dettaglio sia valorizzata la partecipazione dei cittadini e degli stakeholder che più conoscono il territorio e che costituiscono l'utenza finale di tali infrastrutture: tale partecipazione potrà essere garantita fin dall'avvio nell'ambito delle procedure di VAS della pianificazione locale, a supporto delle decisioni tra alternative che tengano conto sia degli aspetti ambientali che di quelli di sicurezza e fruizione da parte degli utenti.</p>	<p>L'indicazione viene inserita nel riepilogo delle indicazioni operative</p>

Indicazioni VAS – Rapporto ambientale	Modalità di recepimento
<p>3. Nell'elaborato "Quadro Programmatico", allegato al Rapporto Ambientale, modificare il testo nella tabella di pagina 15/16 "ASSETTO TERRITORIALE, CONSUMO DI SUOLO E RIGENERAZIONE URBANA" alla voce "Piano territoriale regionale": <<(…) <i>Dando concreta attuazione agli obiettivi della l.r. 31/2014, il PTR stabilisce che la soglia di riduzione del consumo di suolo sia, per il 2025 2030, pari al 45% minimo della</i></p>	<p>Osservazione recepita nel QP.</p>

<p><i>superficie complessiva regionale del suolo libero edificabile per la residenza, ridotta al 20-25% al 2020 2025, (...)>>. Indicare anche che sul BURL n. 50 del 14 dicembre 2024 è stato pubblicato l'Aggiornamento del PTR - anno 2024, approvato con D.c.r. n. 650 del 26 novembre 2024.</i></p>	
<p>4. Nell'elaborato "Quadro Programmatico", allegato al Rapporto Ambientale, all'interno della normativa relativa alla Macro Area Strategica 5, nella tabella "Paesaggio e Patrimonio Culturale", a p. 25, andrebbe richiamata la legislazione riguardante la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico, le cui procedure sono dettagliate dall'articolo 41, comma 4 e allegato I8 del Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36 - Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici, necessaria per la valutazione dell'incidenza sul patrimonio archeologico della costruzione di nuovi tracciati ciclabili, che sebbene limitati nell'entità degli scavi, presentano tuttavia un impatto sul sottosuolo da considerare.</p>	<p>Osservazione recepita nel QP.</p>
<p>5. Nel capitolo 2.8 "Paesaggio e patrimonio culturale" del Rapporto ambientale, ai fini di una maggiore chiarezza, specialmente in merito alla proposta di revisione del PTR-PPR, si chiede di apportare le seguenti modifiche puntuali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a pag. 94 eliminare le note a piè pagina n° 76 e n° 77 e modificare il testo: "Il Piano Paesaggistico Regionale (PPR) 2010⁷⁶ vigente, approvato con DCR n. 951/2010 (di seguito PPR vigente) individua gli elementi identificativi del paesaggio..."; • a pag. 97 correggere la nota alla figura 2-54 "Schema e tabella interpretativa del degrado Localizzazione geografica delle principali cause del degrado. (Piano Paesaggistico Regionale vigente – Estratto tavola H aggiornamento 2011)"; • a pag. 98, inserire la seguente nota piè pagina, aggiornando la numerazione: "Infine nella Revisione PPR 2022^{xx}... <p>^{xx} Il percorso di revisione generale del PTR, pur avendo superato le fasi di adozione (DCR n. 2137 del 2 dicembre 2021), pubblicazione e</p>	<p>Osservazioni recepite nel RA.</p> <p>* nella proposta di aggiornamento del PRMC viene richiamata la D.G.R. n. 4931 del 1° agosto 2025 "Revisione generale del Piano Territoriale Regionale:</p>

<p>approvazione delle controdeduzioni da parte della Giunta regionale (DGR n. 7170 del 17 ottobre 2022), non si è ancora definitivamente concluso con l'approvazione finale da parte del Consiglio regionale. Tuttavia, gli elaborati conoscitivi della Revisione 2022 (Revisione generale del PTR comprensivo del PPR - d.g.r. n. 7170 del 17 ottobre 2022) del PTR/PPR possono essere considerati quali elementi conoscitivi del contesto paesaggistico regionale e per questo motivo richiamati in questa sede.>></p> <ul style="list-style-type: none"> • a pag. 99 correggere la nota alla Figura 2-55 <<Aree e ambiti di degrado paesistico provocato da processi di urbanizzazione, infrastrutturazione, pratiche e usi urbani. (Piano Paesaggistico Regionale vigente aggiornamento 2011)>>; • a pag. 100 eliminare la nota piè pagina n. 84. 	<p>trasmissione al consiglio regionale delle proposte di controdeduzione alle osservazioni, della dichiarazione di sintesi finale e degli elaborati di piano per l'approvazione definitiva ai sensi dell'art. 21 della l.r. 12/2005"</p>										
<p>6. Nel capitolo 2.8 "Paesaggio e patrimonio culturale", il quadro analitico andrebbe completato con la cartografia tratta sia dai Piani di Governo del Territorio che della pianificazione provinciale, oltre che dalla banca dati ministeriale del Geoportale Nazionale dell'Archeologia, all'interno dei quali sono censiti non solo i siti archeologici valorizzati ma anche le aree a rischio archeologico, da tenere presenti nella fase di progettazione delle opere.</p>	<p>Le analisi sono state impostate ad un livello coerente con la VAS di un piano regionale, utilizzando i dati disponibili nelle banche dati regionali.</p> <p>Le analisi potranno essere integrate in fase attuativa consultando le fonti segnalate nell'osservazione. Questo aspetto è stato specificato nel RA.</p>										
<p>7. Nel capitolo 2.9 "Consumo e tutela del suolo" precisare i riferimenti ai valori della soglia di riduzione del consumo di suolo del PTR ex l.r. 31/2014 apportando le seguenti modifiche:</p> <p>TARGET DI RIFERIMENTO La SRSvS indica i seguenti target: [...]</p> <table border="1" data-bbox="165 1219 848 1439"> <thead> <tr> <th><i>indicatore</i></th> <th><i>fonte</i></th> <th><i>Ultimo dato disponibile</i></th> <th><i>TARGET regionale</i></th> <th><i>Fonte del TARGET</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Riduzione delle</td> <td>RL</td> <td>-20% * (2020)</td> <td>(media regionale)</td> <td>Integrazione del PTR ai</td> </tr> </tbody> </table>	<i>indicatore</i>	<i>fonte</i>	<i>Ultimo dato disponibile</i>	<i>TARGET regionale</i>	<i>Fonte del TARGET</i>	Riduzione delle	RL	-20% * (2020)	(media regionale)	Integrazione del PTR ai	<p>Osservazioni recepite nel RA.</p>
<i>indicatore</i>	<i>fonte</i>	<i>Ultimo dato disponibile</i>	<i>TARGET regionale</i>	<i>Fonte del TARGET</i>							
Riduzione delle	RL	-20% * (2020)	(media regionale)	Integrazione del PTR ai							

previsioni di consumo di suolo dei PGT (%) - di suolo dei PGT (%) - AT residenziali			2025: - 25% 2030: - 45%	sensi della l.r. 1/2014 – Agg. 2021		
Riduzione delle previsioni di consumo di suolo dei PGT (%) - AT altre funzioni urbane	RL	n.d. *	2025: - 20%	Integrazione del PTR ai sensi della l.r. 1/2014 – Agg. 2021		
<p>Il PRSS della XII legislatura individua per l'obiettivo strategico "5.3.1 Ridurre il consumo di suolo e promuovere la rigenerazione territoriale" il seguente target:</p>						
<i>indicatore</i>	<i>Baseline</i>		<i>target dicembre 2027</i>			
Riduzione delle previsioni di consumo di suolo nei Piani comunali approvati a seguito della l.r. 31/2014 residenziale dei PGT (in ettari)	10%*		25%			

<p>* Si precisa che il valore del 20% circa al 2020 riportato nella tabella della SRSvS è riferito alla riduzione delle previsioni di consumo di suolo degli AT dei PGT dei soli comuni (circa un terzo dei comuni della Lombardia) che avevano già approvato una variante al PGT nel periodo 2015-2020 (primo monitoraggio di attuazione della l.r. 31/2014). Si precisa, altresì, che il dato riportato come baseline nella tabella del PRSS è lo stesso del primo monitoraggio ma viene rapportato alla totalità dei Comuni della Lombardia, al fine di rappresentare il progressivo adeguamento alla l.r. 31/2014 (pertanto la percentuale di riduzione delle previsioni di consumo di suolo che, riferita a circa un terzo dei comuni della Lombardia, restituiva il valore del 20%, rispetto alla totalità dei comuni risulta essere del 10%).</p>	
<p>8. Nel cap. 2.9, al paragrafo intitolato “IL CONSUMO DI SUOLO E LE POLITICHE PER RIDURLO” modificare il testo come segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> • pag. 106: <<L’Integrazione del Piano Territoriale Regionale PTR ai sensi della l.r. n. 31/2014¹⁰³ ha poi individuato una soglia tendenziale regionale di riduzione del consumo di suolo pari al 25% (in media) per il 2020 2025 e pari al 45% per il 2025 2030. La soglia è calcolata come valore percentuale di riduzione delle superfici territoriali urbanizzabili interessate dagli Ambiti di trasformazione su suolo libero dei PGT vigenti al 2/12/2014 (data di entrata in vigore della legge), da ricondurre a superficie agricola o naturale. <p>[...]</p> <p>¹⁰³D.c.r. n. 411 del 19 dicembre 2018 - ultimo aggiornamento: D.c.r. n. 2064/2021>></p> <ul style="list-style-type: none"> • pag. 108 (box): <<Per il monitoraggio quantitativo del “consumo di suolo” regionale sono disponibili metodologie diverse, che si appoggiano a differenti banche dati. La Revisione generale del PTR ne richiama le principali caratteristiche si richiamano le modalità indicate nell’integrazione del PTR ai sensi della l.r. 31/2014 (elaborato “Analisi” cap. 2. “Modalità di calcolo per la determinazione e quantificazione del consumo di suolo in Lombardia ai sensi della l.r. 31/14”; elaborato “Criteri per 	<p>Osservazioni recepite nel RA.</p>

l'attuazione della politica di riduzione del consumo di suolo") che, come disposto dalla l.r. 31/2014, fanno riferimento alle previsioni dei piani comunali (PGT) e considerano il dato sul consumo di suolo in corso e previsto ("superficie urbanizzata e superficie urbanizzabile").

Al livello nazionale sono inoltre disponibili i dati prodotti annualmente dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), che restituiscono informazioni sulla "copertura artificiale del suolo" (riferita principalmente all'"impermeabilizzazione del suolo").

Questi due metodi di monitoraggio, che per la diversa natura dei dati analizzati nonché per le differenti modalità di lettura delle trasformazioni che determinano il consumo di suolo forniscono chiaramente risultati numerici diversi per il consumo di suolo, possono comunque essere considerati complementari per una comprensione esaustiva del fenomeno.

~~▪ la cartografia prodotta dall'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA) su base raster (griglia regolare) di 10x10m (immagini satellitari), disponibile dal 2006 e aggiornata annualmente a partire dal 2015, che definisce una metodologia omogenea a scala nazionale/urbana e restituisce informazioni sull'impermeabilizzazione (copertura del suolo);~~

~~▪ il rapporto del Centro di Ricerca sui Consumi di Suolo (CRCS), nato nel 2010 dal protocollo INU Polimi Legambiente, che considera il consumo di suolo come variazione degli usi del suolo, in termini di antropizzazione (come conversione delle aree naturali o agricole), basandosi sui dati regionali del DUSAF (Destinazione d'Uso dei Suoli Agricoli e Forestali);~~

~~▪ i calcoli sul consumo di suolo ex lege regionale 31/14, che si concentrano sui processi di trasformazione urbanistica (già avvenuta o prevista) ed in particolare sui cambi di destinazione d'uso da suolo agricolo o naturale a funzione urbana (escludendo i parchi urbani territoriali), basati sui dati dedotti dalla pianificazione (PGT, PRMT),~~

<p>indipendentemente dal grado di permeabilità dei suoli e dall'antropizzazione (invece considerati da ISPRA e CRCS).</p> <ul style="list-style-type: none"> • pag. 109:<< [...] Come raffronto, il consumo di suolo calcolato nella Revisione generale nell'integrazione del PTR ex l.r. 31/14 - Aggiornamento 2021 considerando le previsioni disponibili dei PGT e la realizzazione delle infrastrutture previste dal PRMT 2016 è pari al 15,85% del territorio regionale.>> • pag. 115:<< [...] Per quanto riguarda le previsioni in merito al consumo di suolo da infrastrutture, si richiamano di seguito le stime disponibili elaborate nel Rapporto Ambientale del PRMT 2016 e nella Revisione 2022 del PTR nell'integrazione del PTR ex l.r. 31/14 - Aggiornamento 2021. Per una descrizione completa delle metodologie applicate si rimanda ai rispettivi documenti.>> 	
<p>9. Nel capitolo 4 "EFFETTI AMBIENTALI E ORIENTAMENTI PER LA SOSTENIBILITÀ" integrare i criteri per la sostenibilità della fase attuativa con i seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • porre attenzione anche ai possibili impatti dei manufatti di nuova realizzazione con le acque sotterranee, al fine di limitare le possibili interferenze col deflusso idrico sotterraneo e con la qualità delle acque stesse, soprattutto in corrispondenza di areali con limitata soggiacenza; in caso di potenziali criticità gli interventi dovranno prevedere un adeguato Piano di Monitoraggio, mediante localizzazione di idonei punti di campionamento a monte e a valle rispetto alle opere che possono determinare interferenze; • evitare nello sviluppo dei percorsi ciclabili e ciclopedonali il tominamento anche parziale del reticolo idrografico minore (fossati compresi), fatta eccezione per il tratto necessario all'accesso ai fondi di proprietà; • considerare gli effetti dell'attuazione di ogni singolo intervento soprattutto in termini di interferenze con il Servizio Idrico Integrato; 	<p>Osservazioni recepite nel box 5 del RA.</p>

- gli impianti o reti di drenaggio e raccolta acque meteoriche dovranno essere progettati e dimensionati in funzione della superficie di pista e della piovosità del luogo, prestando attenzione a: n° di pozzetti di ispezione e/o di caditoie, lunghezza delle tratte di tubazione, corrette pendenze della rete di drenaggio, corrette pendenze della pavimentazione, evitare i ristagni e gli accumuli, facile pulizia delle condotte in caso di ostruzioni;
- la scelta della pavimentazione deve in linea generale prediligere quelle di tipo leggero, naturale e permeabili, soprattutto per i tracciati che attraversano zone ad alto pregio naturalistico e paesistico-ambientale, anche a costo di una limitazione d'uso;
- eventuali servizi annessi (luoghi di soste, parcheggi di accesso...) dovrebbero preferibilmente utilizzare spazi già esistenti o da recuperare (per non consumare nuovo suolo) e tutelarne/migliorarne la qualità, adottando gli opportuni criteri di progettazione e realizzazione;
- definire a priori alcuni criteri per la sostenibilità ambientale delle aree parcheggio, quali l'impiego di materiali drenanti, il mantenimento di superfici altamente permeabili ed una opportuna dotazione di alberi e arbusti di specie autoctone ed ecologicamente idonee al sito;
- le aree in cui verranno realizzate le nuove infrastrutture o modificate quelle esistenti dovranno essere oggetto di una valutazione dello stato delle relative matrici ambientali, per accertare se siano eventualmente presenti dei siti con procedimenti di bonifica in corso ai sensi del d.lgs. 152/06, o anche conclusi, per verificare, in questo secondo caso, se le aree bonificate presentano dei vincoli all'utilizzo;
- nell'ambito dei procedimenti di valutazione dei progetti dei singoli interventi andrà prestata particolare attenzione anche al tema della gestione delle terre e rocce da scavo, valutando la possibilità di gestire e riutilizzare il materiale come "sottoprodotto", accertando che sussistano i presupposti indicati nel DPR 120/2017. Si evidenzia inoltre l'importanza di valutare adeguatamente il tema del fondo naturale, base informativa fondamentale nella gestione dei siti contaminati e dei materiali da scavo in tutti quei casi in cui si rilevino, durante la

realizzazione di infrastrutture, superamenti dei limiti nella matrice suolo imputabili a fenomeni naturali, non legati quindi ad una reale contaminazione antropica;

- garantire la realizzazione e/o l'implementazione di un adeguato sistema di intercettazione dei rifiuti per limitare il più possibile il fenomeno dell'abbandono e favorire una raccolta differenziata di qualità: lungo le piste ciclabili dovranno essere dunque predisposti idonei contenitori adibiti a raccolta differenziata segnalati da opportuna cartellonistica. Nelle aree fortemente turistiche una gestione virtuosa di questo flusso di rifiuti risulta strategica ai fini del contenimento dei rifiuti plastici e degli abbandoni;
- rispettare le seguenti indicazioni generali sotto il profilo della tutela monumentale e paesaggistica:
 - elaborare una dettagliata ricognizione delle aree assoggettate a tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" e delle aree a valenza paesistica riconosciute dal PPR, nella quale inquadrare e contestualizzare le azioni e le opere sin dalla fase preliminare o di previsione; ciò risulta fondamentale per valutare, specialmente in fase di localizzazione dell'infrastruttura, le diverse soluzioni alternative e individuare quella che presenta un impatto paesaggistico minore, considerando anche eventuali modifiche sostanziali di tracciato al fine di evitare interferenze con le aree più sensibili e vulnerabili;
 - garantire una progettazione dettagliata e puntuale di ogni elemento architettonico e strutturale che le compone, non solo del sedime in senso stretto, ma anche delle fasce laterali, affinché siano adeguate e coerenti con le caratteristiche del contesto paesaggistico attraversato;
 - porre particolare attenzione nella previsione di eventuali attraversamenti, la cui incidenza paesaggistica deve essere verificata e valutata al fine di individuare le migliori modalità di inserimento nel contesto, in termini di collocazione, soluzione tecnica e architettonica;

- verificare la qualità degli ambiti paesaggistici soggetti a trasformazione proponendo eventuali alternative di sede viaria nei contesti dove le peculiarità monumentali e/o paesaggistiche necessitano di maggiore cautela al fine di conservarne i valori culturali. Ad esempio, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si valutino percorsi ciclabili alternativi per quei percorsi esistenti che paesaggisticamente si qualificano per un elevato profilo naturale ed agreste, in modo da evitare l'adeguamento dei fondi viabili ed altri interventi di trasformazione, comunque garantendo per essi la mobilità ciclistica lenta e pedonale;
- la diversa qualità paesaggistica dei luoghi diventi il criterio di riferimento per un'organizzazione gerarchica della viabilità ciclistica, per la quale orientare differenti scelte architettoniche dell'intervento, ciascuna da calibrare oculatamente per una migliore integrazione con il contesto di riferimento;
- si rispettino le caratteristiche morfologiche del paesaggio, evitando movimenti della terra, che possono trasformare sensibilmente il paesaggio (ad esempio si eviti l'appiattimento delle capezzagne e altre modifiche similari);
- tutti gli ambiti interessati a trasformazione dovranno essere progettati in modo dettagliato e puntuale, tramite la definizione architettonica, formale, materica e cromatica di ogni elemento (infrastrutture, parcheggi, area di sosta per le biciclette, strutture ricettive, colonnine SOS, parco giochi per bambini, punti di approvvigionamento dell'acqua potabile, ecc.). Ove possibile si ricerchino soluzioni uniformi e compatibili con quanto già esistente;
- per quanto attiene alla pavimentazione dei fondi viabili si prediligano materiali drenanti e possibilmente naturali; inoltre, si ponga grande attenzione nella scelta dell'aggregato (es. aggregato di origine locale e/o con cromia coerente al contesto) e del legante, prediligendo la possibilità di impiego di materiali trasparenti o cromaticamente compatibili con l'aggregato;

- per quanto concerne la cartellonistica tematica, si persegua il criterio del minimo intervento indispensabile, riducendo il più possibile l'introduzione di manufatti, uniformandone la tipologia, contenendo al massimo le dimensioni e l'eventuale relativa illuminazione; le visuali più significative (es. ponti, manufatti idraulici storici, fabbricati, ecc.) dovranno essere preservate evitando il posizionamento di elementi che possano ostruirne la vista, inoltre, qualora siano già presenti nei pressi indicazioni turistiche e/o informative sui luoghi, si eviti la ripetizione;

- in relazione alla segnaletica stradale orizzontale e verticale, essa sia utilizzata unicamente nelle situazioni necessarie a garantire la sicurezza degli utenti, senza ripetizioni ridondanti o prive di reale utilità; in linea generale si riducano gli elementi a quelli strettamente necessari per una fruizione in sicurezza;

- venga posta particolare attenzione alle interferenze con il patrimonio culturale vincolato ai sensi dell'articolo 10 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio;

- vengano incentivati gli interventi di recupero, restauro, conservazione e riuso del patrimonio culturale sottoutilizzato o dismesso e vincolato ai sensi dell'articolo 10 del Codice;

- tutti i successivi approfondimenti progettuali siano condotti ponendo la massima attenzione alla salvaguardia e alla conservazione delle linee fisionomiche del paesaggio e dei beni culturali vincolati ai sensi del Codice;

- le azioni mitigative e di compensazione ecologica che, ad esempio, prevedano la creazione di nuovi elementi di interesse ecologico, ossia la realizzazione di infrastrutture verdi (in senso lato), quali azioni che consentono di riequilibrare ed implementare il valore ecologico del territorio, devono essere maggiormente incoraggiate e non lasciate alla mera discrezionalità dei singoli potenziali progettisti/attuatori quali "suggerimenti", ma ad esempio prevedendo azioni di "preverdissement" con elementi vegetazionali a pronto effetto;

- i sistemi di illuminazione a servizio delle piste ciclabili e delle aree pertinenti dovranno essere conformi ai disposti della LR 31/2015 “Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione pubblica esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell’inquinamento luminoso”; la modulazione dell’intensità luminosa e l’orientamento dei punti luminosi dovranno essere valutati anche in relazione alla tutela della fauna, con particolare attenzione alle aree protette. Occorre quindi impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell’intensità in funzione dell’orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell’UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri;
- la localizzazione del tracciato deve evitare l’attraversamento di aree naturali sensibili (ad esempio biotopi, zone umide, lanche ecc.) prevedendo un’ampia fascia di rispetto;
- prevedere la conservazione delle alberature esistenti del paesaggio agrario e di altri elementi vegetali di interesse paesistico-ambientale presenti lungo i tracciati;
- per garantire la fruizione dei percorsi dedicati alla mobilità attiva anche agli utenti più fragili, occorre valutare e attuare misure di sicurezza e fruibilità dei percorsi (es. assenza di barriere architettoniche, continuità ecc), nonché predisporre un idoneo piano di manutenzione dei tracciati, volto a mantenere le condizioni di sicurezza. Occorre garantire l’accessibilità anche a persone con disabilità o mobilità ridotta, tramite soluzioni specifiche come percorsi guida e infrastrutture adattate;
- dovrà essere tenuta in considerazione la presenza sul territorio delle stazioni di monitoraggio automatiche di ARPA Lombardia (rete idro nivometeorologica, rete geologica, rete qualità dell’aria): la pista ciclabile, anche attraverso le sue opere accessorie, non deve interferire con l’operatività della stazione o la qualità del dato raccolto.

<p>10. Nel Capitolo 5 “Analisi di coerenza con gli obiettivi di sviluppo sostenibile e sintesi delle valutazioni” ai fini di una maggiore chiarezza, si ritiene opportuno l’inserimento di una precisazione a pag. 186, nel punto dedicato al PTR, così come di seguito indicato: <i>“Tra il 2020 e il 2022 è stata infine elaborata una proposta di Revisione complessiva del PTR, comprensivo di PPR; approvata dalla Giunta regionale con d.g.r. 7170/2022, non ha ancora ultimato il percorso di approvazione in Consiglio regionale. Si segnala che, sino all’eventuale futura approvazione della revisione del PTR/PPR, lo strumento di pianificazione regionale al quale fare riferimento rimane il PTR/PPR vigente approvato con DCR 951/2010. Tuttavia, gli elaborati conoscitivi della Revisione 2022 del PPR (Revisione generale del PTR comprensivo del PPR - d.g.r. n. 7170 del 17 ottobre 2022) possono essere considerati quali ulteriori elementi conoscitivi del contesto paesaggistico regionale”</i>.</p>	<p>Osservazioni recepite nel RA.</p>
<p>11. Mettere in evidenza l’utilità, anche per i processi di VAS della pianificazione locale in tema di mobilità ciclabile, dell’analisi di coerenza condotta nel cap. 5 sulle interazioni tra il PRMC e l’intero sistema degli obiettivi della SRSvS.</p>	<p>Osservazione recepita nel RA e integrata nelle indicazioni operative</p>
<p>12. Nel Capitolo 6 “Attuazione e monitoraggio”, nella tabella 6.1 <i>“Prima proposta di indicatori per il monitoraggio integrato PRMT/PRMC/VAS della mobilità ciclopedonale”</i> si chiede di:</p> <ul style="list-style-type: none"> aggiungere, tra gli indicatori nell’area di intervento 5.8 “Cura e valorizzazione del paesaggio”, anche le percentuali di ambiti ed elementi di prioritaria attenzione individuati dal Piano Paesaggistico Regionale (PPR), quali: ambiti di elevata naturalità della montagna (art. 17), tutela e valorizzazione dei laghi lombardi (art. 19), fiumi e ambito vallivo del Po (art. 20), navigli e reti irrigue e di bonifica (art. 21), siti UNESCO, geositi (art. 22), belvedere e visuali sensibili (art. 23), centri e nuclei storici (art. 25), viabilità e percorsi di interesse paesaggistico (art. 26), la riqualificazione/recupero di aree e ambiti degradati o dismessi e il controllo delle trasformazioni al fine di contenere i rischi di nuovo degrado (art. 28), il progetto della rete verde di ricomposizione 	<p>Osservazione recepita nella progettazione del sistema di monitoraggio.</p> <p>In considerazione dell’indicazione è stato meglio specificato il seguente indicatore: “Superficie di aree assoggettate a tutela paesaggistica occupata dagli interventi infrastrutturali realizzati e da realizzare”, che prevede la sovrapposizione del sedime degli interventi infrastrutturali con i “vincoli paesaggistici” e tutti gli articoli del PPR (dal 17 al 27) del database SIBA.</p>

<p>paesaggistica (art. 24), che agisce in sinergia con la rete ecologica regionale.</p> <ul style="list-style-type: none"> • per l'Area di intervento 5.9 "Agricoltura sostenibile": <ul style="list-style-type: none"> - monitorare il grado di frammentazione dovuto all'introduzione della nuova infrastruttura calcolato tramite l'indicatore IFI (Indice Frammentazione da Infrastrutture); - prevedere un indicatore che valuti l'effetto economico indotto dalla mobilità dolce. 	<p>L'indicatore IFI fa parte del sistema del monitoraggio integrato del PRMT/PRMC e potrà essere utilizzato anche in relazione al tema dell'agricoltura.</p> <p>Non di competenza VAS</p>
---	---

Suggerimenti VAS - Piano	Modalità di recepimento
<p>1. Valutare l'integrazione delle strategie generali del PRMC con le seguenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> - introduzione di un sistema di tariffazione calmierato che ricomprenda trasporto pubblico e sharing mobility; - introduzione di nuovi mezzi di trasporto collettivo con maggiori spazi dedicati al trasporto delle biciclette; - emissione di bandi per la concessione di contributi per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita per gli spostamenti casa-lavoro/casa-scuola-università; - regolamentazione e finanziamento di una cartellonistica a scala locale, sovracomunale e regionale; - implementazione dell'efficienza, puntualità e capillarità del servizio di trasporto collettivo rivolto alla popolazione pendolare come strategia primaria per il disincentivo all'uso del mezzo privato; 	<p>Osservazione non accoglibile, si fa presente che è disponibile la tariffa IVOL</p> <p>Il tema del trasporto di bici su mezzi di tpl gomma e ferro deve essere valutato anche in base alle caratteristiche della domanda nelle ore di punta e dell'offerta di sharing nei nodi di interscambio come alternativa all'incarozzamento delle biciclette.</p> <p>Osservazione non accoglibile</p> <p>Osservazione attinente alla fase attuativa. La progettazione della cartellonistica è relativa alla fase progettuale e attuative dei percorsi ciclabili in applicazione del Codice della Strada</p> <p>Osservazione non accoglibile. Tema trattato nel PRMT</p>

<ul style="list-style-type: none"> - predisposizione di sistemi di MaaS per la verifica in tempo reale attraverso un unico canale digitale delle possibilità di trasporto che integri servizi pubblici e privati; - potenziamento delle fasce orarie più interessate dagli spostamenti quotidiani dei pendolari; - realizzazione di nodi di interscambio modale con una distribuzione capillare 	<p>Osservazione coerente con il PRMC. Tra le strategie del PRMT e PRMC si citano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agire sul coordinamento degli orari e sull'integrazione delle reti tra il trasporto collettivo, ciclabilità, pedonalità e sharing mobility per l'ottimizzazione del sistema e il completo utilizzo di tutte le potenzialità dei diversi modi di trasporto (Mobility as a Service MAAS) - Far evolvere l'integrazione tariffaria in modo che comprenda tutta l'offerta della mobilità collettiva e di sharing mobility e sviluppare strumenti informatici innovativi per la bigliettazione e l'acquisto dei titoli di viaggio, correlata all'impostazione MAAS delle reti di trasporto <p>Osservazione non accoglibile. Tema trattato nel PRMT</p> <p>Osservazione non accoglibile. Tema trattato nel PRMT</p>
<p>2. Valutare la creazione di una "cabina di regia" con strumenti e strategie concrete che possa coordinare e sistematizzare le azioni in capo agli enti locali al fine di creare percorsi continui ed uniformi per configurazione, tempistiche realizzative, organicità, individuazione delle destinazioni prioritarie.</p>	<p>È già attivo un coordinamento con i territori che si intende mantenere</p>
<p>3. Valutare l'opportunità e la sostenibilità dell'inserimento e dell'integrazione dei tracciati dei percorsi ciclabili di interesse regionale suggeriti dalle osservazioni pervenute in tema di "Percorsi ciclabili e stazioni ferroviarie" (rif. Comune di Albairate, Comune di Milano, Ferrovie Nord) e in tema di "Integrazioni e alternative di percorsi" (rif. Regione Piemonte, Provincia di Brescia, Provincia di Mantova, Provincia di Monza e della Brianza, Parco Grugnotorto Villorosi e Brianza Centrale, Riserva Naturale Pian di Spagna e Lago di Mezzola, Comune di Mantova, Comune di Segrate, Comune di Zibido San Giacomo, Università Bicocca, Consulta Regionale Ordini Ingegneri Lombardi – CROIL) illustrate nel par. 4. ANALISI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE della presente relazione.</p>	<p>Sono state accolte numerose delle proposte di varianti attuative locali agli itinerari rete nazionale-regionale. Altre proposte, non riconducibili agli itinerari della rete nazionale-regionale, sono state ritenute coerenti con i criteri indicati per lo sviluppo della ciclabilità quotidiana.</p>

<p>4. Si suggerisce di realizzare una mappatura precisa dei sentieri e delle strade poderali esistenti ma che nello stato attuale non sono fruibili, analizzandone le diverse criticità affinché le scelte progettuali attuative di competenza degli Enti debbano prendere in considerazione tracciati già esistenti, quali ad esempio le strade interpoderali, senza necessariamente provvedere ad una costruzione ex novo della rete ciclabile.</p>	<p>Potrà essere valutato nell'ambito delle politiche regionali</p>
<p>5. Si suggerisce di considerare la mobilità a basso impatto come strumento non secondario del quadro complessivo della pianificazione e gestione territoriale, dedicando particolare attenzione alle relazioni tra ambiti urbani e periurbani tramite tracciati e reti di mobilità a basso impatto e ciclopeditone, che connettano i tessuti urbani, centrali e periferici, con gli ambiti periurbani e le loro potenzialità in termini di sostenibilità ecologica e semi-naturalità, di agricoltura di prossimità, di libera fruizione, di emergenze storiche. La connessione tra tessuti urbani e ambiti periurbani può diventare poi (particolarmente nella fascia iper-urbanizzata pedemontana) una modalità di connessione, riqualificante, degli stessi centri urbani di riferimento.</p>	<p>Il tema è trattato nel PRMC, in particolare nella parte di sviluppo della ciclabilità quotidiana</p>
<p>6. Al fine di incentivare e dare impulso al processo di rigenerazione urbana, il PRMC dovrebbe prevedere di inglobare aree degradate, sottoutilizzate o anche dismesse nei tracciati ciclabili (art. 2, c. 1, lettera e), LR 31/2014) favorendo la contestuale realizzazione e gestione di attrezzature, infrastrutture, spazi verdi e servizi.</p>	<p>il tema è trattato nel PRMT nella parte dedicata alla rigenerazione delle aree dismesse in prossimità delle stazioni</p>
<p>7. Si suggerisce la previsione di una specifica linea d'azione che favorisca l'implementazione delle possibilità di scambio bici – treno – bus anche nelle aree montane favorendo l'ammodernamento dei mezzi del TPL per consentire sempre di caricare la bicicletta in maniera agevole, replicando il modello dell'autobus postale svizzero.</p>	<p>il tema è trattato da valutare con le Agenzie del TPL</p>
<p>8. Prevedere, nell'esecuzione dei lavori conseguenti ai fabbisogni di Piano e in alternativa alle previste restrizioni temporali, l'affiancamento della Direzione Lavori con personale qualificato in campo biologico,</p>	<p>il tema attiene alla fase attuativa degli interventi</p>

<p>naturalistico, ambientale al fine di escludere ogni pregiudizio al buon esito della fase riproduttiva delle specie di interesse conservazionistico e a tutela degli habitat di interesse comunitario. Tale personale dovrà verificare e documentare la corretta attuazione degli interventi secondo le previste disposizioni ambientali e, laddove ricorrano le condizioni, dovrà applicare ogni ulteriore misura a tutela degli elementi di interesse conservazionistico eventualmente interessati.</p>	
<p>9. Sarebbe opportuno stabilire un unico criterio di raccolta ed elaborazione dei dati in modo tale che nel PMA ci si riferisca ad una sola base geografica, al fine di monitorare lo stato di attuazione di tutti i PCIR (Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale).</p>	<p>È previsto nel PRMC. A questo scopo è stata costituita una base geografica di riferimento.</p>
<p>10. Si auspica che Regione, secondo quanto previsto nella L.R. 7/2009, promuova anche, d'intesa con i soggetti attuatori, le associazioni di categoria ed il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti alla sicurezza stradale, al benessere fisico ed al miglioramento degli stili di vita.</p>	<p>Potrà essere valutato in fase attuativa</p>

<p>Suggerimenti VAS – Rapporto ambientale</p>	<p>Modalità di recepimento</p>
<p>11. Si suggerisce di confrontare la rete ciclabile lombarda con altre regioni europee avanzate e di includere nel monitoraggio del Piano il rapporto tra estensione della rete ciclabile e quella stradale, per valutare meglio il suo sviluppo.</p>	<p>Eventuali indicatori potranno essere aggiunti in relazione alla reperibilità dei dati</p>
<p>12. Per quanto riguarda la viabilità storica e di interesse paesistico, brevemente accennata al capitolo 2.8 “Paesaggio e patrimonio culturale”, si ritiene che sarebbe opportuno sviluppare maggiormente l'argomento tracciati guida paesaggistici individuati dal PPR vigente (art. 26), considerata la stretta attinenza all'oggetto del presente Piano. La</p>	<p>Il tema è stato recepito nel Rapporto Ambientale, par. 2.8</p>

rete dei tracciati guida paesaggistici del PPR è composta da una molteplicità di infrastrutture, tra cui anche le piste ciclabili e contribuisce al riordino e valorizzazione del territorio, specialmente attraverso il recupero delle infrastrutture esistenti abbandonate o sottoutilizzate che deve essere il più possibile incentivato nella scelta fra i tracciati possibili, anche in coerenza con il principio di riduzione del consumo di suolo.

6. PARERE MOTIVATO FINALE E RECEPIMENTO NEL PRMC

L'Autorità competente per la VAS - Direzione Generale Territorio e Sistemi Verdi di Regione Lombardia - U.O. Urbanistica e VAS, con D.d.u.o. n. 4276 del 02/04/2026 ha espresso PARERE MOTIVATO FINALE POSITIVO in merito all'aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica confermando il parere motivato assunto con D.d.u.o. n. 5753 del 22/04/2025 e richiamandone le prescrizioni, raccomandazioni, indicazioni e suggerimenti per l'attuazione e il monitoraggio del PRMC.

Inoltre, con lo stesso D.d.u.o. n. 4276 del 02/04/2026, ha approvato l'elaborato denominato "Allegato n. 1 - Esame delle raccomandazioni della V Commissione al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica adottato con D.G.R. n. 5378 del 24/11/2025", parte integrante e sostanziale dello stesso provvedimento.

L'Autorità procedente, in collaborazione con l'Autorità competente per la VAS, ha esaminato le osservazioni allegare al parere della V Commissione consiliare, le quali non riguardano i possibili effetti ambientali determinati dall'attuazione del PRMC ma si configurano come richieste di integrazioni e varianti puntuali e risultano coerenti con l'impostazione, gli indirizzi e le disposizioni del Piano, e ha elaborato una proposta di riscontro contenuta nell'Allegato 1 "Esame delle osservazioni della V Commissione al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica adottato con D.G.R. n. 5378 del 24/11/2025.

Il riscontro alle raccomandazioni non ha comportato modifiche sostanziali ai contenuti complessivi del PRMC e del Rapporto Ambientale, perché trattasi principalmente di richiami a ulteriori pianificazioni in materia ciclabile, aggiornamenti alle tabelle delle "Schede percorsi", integrazioni nelle tavole contenute nel Piano e nell'allegato A "Schede percorsi", relative al tracciato della ciclovia regionale n. 3 "Adda" a Maleo, con soluzioni ritenute non peggiorative dal punto di vista dei potenziali effetti ambientali in quanto utilizzano alcune tratte già ciclopedonali.

Nella tabella sottostante, si riporta il testo delle raccomandazioni del Parere della V Commissione con le modalità di recepimento nel Piano:

Osservazione n. 1	Modalità di recepimento
<i>Nel quadro dell'aggiornamento del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, si propone di valutare l'integrazione del biciplan "Cambio" di Città Metropolitana di Milano nella tabella a pagina 129.</i>	<p>Nel paragrafo "6.1.3 Fabbisogni individuati / ipotesi di azioni che saranno oggetto di studi e approfondimenti" della proposta di Piano, la tabella di pagina 129 è stata ristrutturata per accogliere le osservazioni ricevute e facilitare la consultazione del documento. La tabella originale è stata suddivisa in due prospetti distinti per separare le diverse tipologie di interventi distinguendo tra progetti specifici e piani/programmi.</p> <p>Di conseguenza, il biciplan "Cambio" è stato inserito nella tabella 12 di pagina 129 relativa a piani e programmi. Quest'ultima è stata integrata con i riferimenti ai documenti di programmazione provinciali, in precedenza non presenti, riportando - ove disponibili - le informazioni sullo stato delle procedure di Valutazione ambientale strategica per i seguenti piani:</p> <ul style="list-style-type: none">• PPMC - Piano provinciale mobilità ciclistica della provincia di Lecco

	<ul style="list-style-type: none"> • PUMS della provincia di Lodi • PSMC - Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica della provincia di Monza e Brianza • PSMC - Piano Strategico Provinciale della Mobilità Ciclistica della provincia di Pavia
<i>Si chiede inoltre di valutare il richiamo ai nuovi servizi ferroviari.</i>	Le tabelle “Principali punti di accessibilità con il servizio ferroviario” contenute nell’allegato “Schede percorsi” alla proposta di Piano sono state aggiornate con riferimento ai servizi ferroviari attivi nel 2026.
Osservazione n. 2 e 3	Modalità di recepimento
<i>Si richiede di recepire una proposta di modifica del tracciato della ciclovia regionale n. 3 “Adda” con il passaggio in Comune di Maleo. La variante è sostitutiva di un tratto di collegamento in promiscuo e prevede l’utilizzo di un percorso ciclopedonale esistente.</i>	<p>Si rileva che il Piano, al capitolo 6.2, già prevede la possibilità, per i tratti in promiscuo su viabilità, che vengano "sviluppati prioritariamente con soluzioni migliorative, andando ad individuare tracciati con le medesime funzioni di collegamento al di fuori dalle sedi stradali secondo soluzioni che saranno individuate puntualmente dai soggetti attuatori".</p> <p>La proposta risponde a questo principio pertanto la richiesta è stata recepita sia all’interno delle tavole di rappresentazione dell’itinerario contenute nella proposta di piano e nell’allegato “schede percorsi” che nelle tabelle della scheda percorso 3 ADDA dell’allegato “Schede percorsi” dove è stata inserita la stazione di Maleo con i relativi servizi ferroviari ed integrata la tabella sui luoghi di interesse storico e naturalistico per Maleo in coerenza con i suggerimenti dell’osservazione.</p> <p>Il tracciato della variante proposta per Maleo, utilizzando alcune tratte già ciclopedonali, non risulta peggiorativo dal punto di vista dei potenziali effetti ambientali e, non interferendo con la rete Natura 2000, non comporta la necessità di aggiornare né lo Studio di incidenza né il Rapporto ambientale.</p>
Osservazioni 4 e 5	Modalità di recepimento
<i>Si propone di integrare la tabella a pag. 129 del PRMC inserendo, oltre alla già riportata ciclovia della Valle Seriana, quella della Valle Brembana e il percorso “Orobikeando”.</i>	Al paragrafo “6.1.3 Fabbisogni individuati / ipotesi di azioni che saranno oggetto di studi e approfondimenti” della proposta di Piano, la struttura della tabella di pagina 129 è stata modificata in coerenza con le osservazioni e per una migliore lettura del documento in generale. L’iniziale tabella è stata pertanto ripartita su

	<p>due tabelle differenti per tener conto delle diverse tipologie di interventi distinguendo tra progetti specifici e piani/programmi.</p> <p>La ciclovia della Valle Seriana e il percorso “Orobikeando” sono stati riportati nella tabella 11 di pagina 129 relativa ai progetti relativi ad infrastrutture ciclabili.</p>
Ulteriori integrazioni/aggiornamenti	<p>A pagina 126 della proposta di Piano, per l’intervento denominato “Anello ciclabile del lago d’Iseo”, è stata eliminato il riferimento alla categoria “in fase di studio” in considerazione delle iniziative concluse o previste a valere su risorse regionali così come richiamate nel testo. In parallelo sono state modificate le tavole di rappresentazione</p>

Tabella 5 Riscontri alle osservazioni contenute nel parere della V commissione consiliare

APPENDICE - MODALITÀ DI RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI 2° CONFERENZA VAS SULLA PROPOSTA DI PRMC E RAPPORTO AMBIENTALE

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
1	ATS MONTAGNA S1.2024.0013069 16.12.24	<ul style="list-style-type: none"> • Sottolinea la necessità, in fase di pianificazione e programmazione territoriale e poi di monitoraggio, di porre particolare attenzione ai ricettori sensibili presenti sul territorio prevedendo idonee fasce di rispetto e misure di mitigazione. • Per ridurre l'inquinamento atmosferico da traffico veicolare, implementare e incentivare uso di percorsi ed aree ciclopedonali (garantendone la fruizione in sicurezza) • Aree e percorsi ciclopedonali nelle zone a verde attrezzati utilizzando specie arboree non allergeniche • Chiede di attuare politiche di riduzione del consumo di suolo, razionalizzando le nuove infrastrutture e favorendo il recupero ed il potenziamento dell'esistente a favore della rigenerazione urbana e territoriale • Chiede di rispettare le aree di salvaguardia previste dalla normativa a tutela della risorsa idrica esistente • In fase di cantiere chiede di attuare le "Indicazioni per il contenimento delle emissioni in atmosfera da attività di cantiere" 	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p> <p>Si tratta di elementi specifici riferibili alla progettazione e alla realizzazione degli interventi, in considerazione dell'osservazione, vengono integrati alcuni aspetti nel par.4.2.2 del RA</p>
2	AIPO S1.2025.0000255 14.01.25	<p>Richiama le disposizioni di legge che devono essere considerate e recepite all'interno degli strumenti urbanistici oggetto di revisione</p> <p>Ribadisce l'obbligo di recepire in fase progettuale quanto riportato nell'articolo 96, primo comma, lettera f), del R.D. 523/1904, ovvero che per la realizzazione di opere e interventi di nuova costruzione, la distanza dal piede esterno degli argini o, in mancanza, dal ciglio dell'alveo inciso dei corsi d'acqua pubblici non può essere inferiore a 10 metri per il reticolo idrico principale, mentre per le piantagioni</p>	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p> <p>Si tratta di obblighi specifici che attengono alla progettazione e realizzazione di opere e interventi di cui si terrà conto nella fase di attuazione delle azioni</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		di alberi e siepi e la distanza dal piede esterno degli argini o, in mancanza, dal ciglio dell'alveo inciso dei corsi d'acqua pubblici non può essere inferiore a 4 metri.	
3	FERROVIENORD S1.2025.0000393 17.01.25	<p>Richiama il precedente contributo inviato (prot. reg. S1.2024.0008333) e si richiama l'attenzione ai progetti a grande scala del Gruppo FNM inerenti alla rigenerazione urbana, come il progetto FILI.</p> <p>Segnalata la Superstrada ciclabile Milano Cadorna – Aeroporto di Malpensa.</p> <p>Allegano alcuni estratti della PFTE nel territorio comunale di Saronno in corrispondenza dell'ex tracciato ferroviario Saronno-Seregno</p> <p>Ricorda che nell'ambito FILI di Busto Arsizio finanziato da Regione è prevista la realizzazione del tratto urbano della super ciclabile in corrispondenza di un tratto significativo della copertura del tracciato ferroviario esistente nel centro cittadino.</p>	<p>PRESA D'ATTO</p> <p>Si tratta di un progetto finalizzato alla rigenerazione urbana</p> <p>Utilizzo del sedime ferroviario dismesso. Nel progetto non è evidenziato l'inserimento del tratto nella rete della ciclabilità locale, necessario perché non resti un tratto isolato</p> <p>Si tratta di un elemento che potrebbe rientrare nello sviluppo della ciclabilità quotidiana se inserito in una rete di percorsi</p> <p>PRESA D'ATTO</p>
4	UNIVERSITÀ BICOCCA S1.2025.0000434 S1.2025.0000435 S1.2025.0000437 18.01.25 18.01.25 18.01.25	<p>Analizzando le diverse categorie di azione del PRMC rispetto alle possibili sinergie con le esigenze di mobilità ciclabile dell'Università evidenzia la rispondenza degli intenti in tema di:</p> <ul style="list-style-type: none"> • ciclabilità quotidiana negli ambiti di ciclabilità diffusa • ciclabilità quotidiana nei Comuni "nodo" • raggiungibilità del sistema del trasporto collettivo con la ciclabilità e, in generale, integrazione della ciclabilità nel sistema dei trasporti 	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<ul style="list-style-type: none"> • offerta di sosta ciclabile (commisurata ai flussi attesi) in sicurezza presso i nodi ferroviari <p>Richiama integralmente le osservazioni prot. reg. S1.2024.0008389 del 11/07/2024 già presentate in sede di prima consultazione pubblica a cui aggiunge:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mobilità ciclabile e pedonale quotidiana: si sottolinea sia nell'ambito dei progetti già progettati e finanziati (POR e Piano Lombardia) sia per le ipotesi da approfondire, la mancanza di una "cabina di regia" con strumenti e strategie concrete che possa coordinare e sistematizzare le azioni in capo agli enti locali al fine di creare percorsi continui ed uniformi per configurazione, tempistiche realizzative, organicità, individuazione delle destinazioni prioritarie. La frammentazione in lotti e differenti competenze territoriali delle tratte sono il principale ostacolo al completamento di infrastrutture dedicate che incentivino la mobilità dolce negli spostamenti sistematici quotidiani soprattutto in ambito urbano 2. Ipotesi di sviluppo della ciclabilità quotidiana: sarebbe opportuno che le ipotesi di sviluppo in ambito milanese nord includano, per dare completamento ai percorsi, anche l'attraversamento ciclabile e pedonale su viale Sarca fino a viale Fulvio Testi struttura ad oggi già impostata nel piano inclinato su cui affacciano le residenze "esplanade" del quartiere Bicocca e che costituisce il "grande incompiuto" delle opere di mobilità sostenibile previste entro il progetto di riconversione in campus universitario dell'area Pirelli Breda. <p>Dal parere 1° conferenza VAS:</p>	<p>COERENTE CON PRMC</p> <p>La continuità dei percorsi ciclabili è indicata come strategia (mettere in rete i percorsi ciclabili locali frammentati per creare collegamenti alle funzioni di valenza sovracomunale, in particolare a scuole superiori e nodi di interscambio modale)</p> <p>Il PRMC stesso costituisce la cornice degli interventi che vengono proposti dai soggetti attuatori su scala locale e indica i criteri per lo sviluppo della ciclabilità quotidiana</p> <p>COERENTE CON PRMC</p> <p>L'intervento proposto ha un livello di dettaglio attinente alla fase progettuale e attuative dei percorsi ciclabili locali</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		<p>Nell'ottica di un ripensamento della mobilità in termini sostenibili dei quartieri interessati dai Campus dell'Ateneo e per una migliore qualità della vita degli abitanti evidenzia prima di tutto la necessità di realizzazione e potenziamento della rete ciclopedonale, affinché sia continua, funzionale e sicura, capillare e correttamente segnalata.</p> <p>Risulta quindi fondamentale mettere in rete i percorsi locali frammentati per realizzare il collegamento, con piste ciclabili possibilmente in sede propria, della zona del campus di Milano e del comparto Bicocca in generale con i Comuni limitrofi di Cinisello Balsamo, Sesto San Giovanni e Monza.</p> <p>Nell'ambito di una progettazione di più ampio respiro, la rete capillare di percorsi ciclopedonali urbani potrebbe anche connettersi ai percorsi della via dei pellegrini, Villoresi, Adda e Lambro.</p> <p>Altre infrastrutture strategiche per l'interconnessione ciclopedonale della zona sono i sottopassi/sovrappassi degli assi viari e ferroviari principali che oggi costituiscono un grave ostacolo ai percorsi quotidiani e capillari a livello sia cittadino sia sovracomunale.</p> <p>Nel dettaglio andrebbero realizzati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - il collegamento ad ovest dell'area del Campus Bicocca con il Parco Nord Milano (con una passerella sopraelevata ciclopedonale) scavalcando gli importanti flussi di traffico a motore caratterizzanti viale Sarca e viale Fulvio Testi; - il collegamento ad est dell'area del Campus Bicocca con la porzione di città oltre lo scalo di Greco- Pirelli con un percorso più agevole e sicuro dell'attuale; - il collegamento ad ovest tra i quartieri di Niguarda, Affori e i comuni limitrofi di Bresso e Cusano Milanino oltre viale Enrico fermi. 	<p>COERENTE CON PRMC</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Il livello di dettaglio è attinente alla fase progettuale e attuative dei percorsi ciclabili locali</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>- Il collegamento nella zona nord ovest tra i territori comunali di Monza/ospedale san Gerardo e i comuni limitrofi di Muggiò, Lissone e Nova Milanese</p> <p>Segnala infine alcune specifiche osservazioni alle strategie generali del PRMC al fine di includere le Università lombarde e milanesi tra i principali poli di attrazione di flussi di persone che, entro il più ampio quadro delle politiche di commuting dall'auto privata a modalità di spostamento più sostenibili, potrebbero costituire un determinante esempio di formazione /informazione:</p> <ul style="list-style-type: none"> - introduzione un sistema di tariffazione calmierato che ricomprendano trasporto pubblico e sharing mobility, in una prima fase sperimentale potrebbero essere introdotti biglietti integrati tra trasporto collettivo e i mezzi in sharing messi a disposizione dalle aziende di mobilità come ATM (bikeMilano) o trenord (e-vai), tra i destinatari dovrebbero essere privilegiati per studenti (anche over 26 anni) e dipendenti pendolari; - introduzione di nuovi mezzi di trasporto collettivo con maggiori spazi dedicati al trasporto delle biciclette, più agevoli modalità di carico oltre che una regolamentazione attenta per una migliore convivenza tra diverse tipologie di utenti; - emissione di bandi per la concessione di contributi per l'acquisto di biciclette a pedalata assistita per gli spostamenti casa-lavoro/casa-scuola-università - regolamentazione e finanziamento di una cartellonistica a scala locale, sovracomunale e regionale che permetta una chiara indicazione e localizzazione e destinazione dei percorsi ciclabili in sede separata, compresa la direzione di marcia; 	<p>NON ACCOGLIBILE Si fa presente che è disponibile la tariffa IVOL</p> <p>Il tema del trasporto di bici su mezzi di tpl gomma e ferro deve essere valutato anche in base alle caratteristiche della domanda nelle ore di punta e dell'offerta di sharing nei nodi di interscambio come alternativa all' incarrozzamento delle biciclette.</p> <p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La progettazione della cartellonistica è relativa alla fase progettuale e attuative dei percorsi ciclabili in applicazione del Codice della Strada</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<ul style="list-style-type: none"> - implementazione dell'efficienza, puntualità e capillarità del servizio di trasporto collettivo rivolto alla popolazione pendolare come strategia primaria per il disincentivo all'uso del mezzo privato; - predisposizione di sistemi di MaaS per la verifica in tempo reale attraverso un unico canale digitale delle possibilità di trasporto che integri servizi pubblici e privati, (dal trasporto pubblico al car sharing, dal bike sharing ai taxi) e che consenta agli utenti di pianificare, prenotare e pagare più servizi in base alle proprie esigenze in un'unica esperienza di viaggio intermodale; - potenziamento delle fasce orarie più interessate dagli spostamenti quotidiani dei pendolari ed in particolar modi di quelli universitari in aggiunta ai consueti percorsi scolastici aumentando i mezzi a disposizione in termini di qualità, frequenza e posti disponibili e aggiungendo fermate in corrispondenza di parcheggi o Hub di interscambio modale; - realizzazione di nodi di interscambio modale con una distribuzione capillare in corrispondenza non solo delle principali stazioni ferroviarie indicate nel documento di piano ma anche dei principali capolinea dei mezzi pubblici di superficie e delle metropolitane. 	<p>NON ACCOGLIBILE Tema trattato nel PRMT</p> <p>COERENTE CON PRMC Tra le strategie del PRMT e PRMC si citano:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Agire sul coordinamento degli orari e sull'integrazione delle reti tra il trasporto collettivo, ciclabilità, pedonalità e sharing mobility per l'ottimizzazione del sistema e il completo utilizzo di tutte le potenzialità dei diversi modi di trasporto (Mobility as a Service MAAS) - Far evolvere l'integrazione tariffaria in modo che comprenda tutta l'offerta della mobilità collettiva e di sharing mobility e sviluppare strumenti informatici innovativi per la bigliettazione e l'acquisto dei titoli di viaggio, correlata all'impostazione MAAS delle reti di trasporto <p>NON ACCOGLIBILE Tema trattato nel PRMT</p> <p>NON ACCOGLIBILE Tema trattato nel PRMT</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
5	ATS BRIANZA S1.2025.0000439 17.01.25	<p>considera i notevoli effetti positivi sullo stato di salute dovuti all'utilizzo quotidiano della bicicletta per gli spostamenti anche se non di lunga durata, di cui si trova ampio riscontro in letteratura;</p> <p>ritiene che rivesta notevole importanza ai fini dello sviluppo della fruizione della ciclabilità quotidiana, la sicurezza personale nonché la riduzione del rischio furti dei veicoli, i quali avvengono soprattutto nelle vicinanze delle aree di interscambio modale dei mezzi di trasporto;</p>	<p>PRESA D'ATTO</p> <p>Le strategie correlate allo sviluppo dei nodi di interscambio comprendono la realizzazione di bike-station</p>
6	COMUNE DI ALBAIRATE S1.2025.0000370 16.01.25	<p>Segnala che la stazione è isolata a circa 2.5 km dal centro urbano non servita da sufficienti collegamenti tpl (unico collegamento per la stazione linea TPL Z554) inoltre il centro urbano è adiacente alla pista ciclopedonale alzaia Naviglio Grande: la stazione potrebbe essere un punto di collegamento per turisti e pendolari</p> <p>Indica inoltre che la strada di collegamento stazione-centro urbano altamente sconsigliata al traffico ciclabile (dimensioni e traffico pesante per vicino centro di logistica)</p> <p>Proposte:</p> <ul style="list-style-type: none"> • collegamenti ciclopedonali protetti e di TPL tra stazione e Albairate • Trasporto bici su treno con incremento di posti per bici 	<p>COERENTE CON PRMT</p> <p>l'importanza dei collegamenti di ultimo miglio e della raggiungibilità delle stazioni ferroviarie, temi inseriti nel quadro delle strategie e a cui è dedicata una sezione delle azioni. L'orientamento strategico è nella direzione di favorire l'interscambio modale con modi sostenibili.</p> <p>Nello specifico sono già previste attività e azioni relative all'interscambio ferro-gomma e finalizzate al miglioramento e al potenziamento del SFR sulla linea S9.</p> <p>Le dotazioni per l'interscambio delle singole stazioni vengono realizzate in tavoli tecnici dedicati in considerazione della relazione della stazione con il sistema complessivo della mobilità.</p> <p>Relativamente alla realizzazione e di percorsi ciclabili protetti dalla stazione al centro abitato e al percorso lungo l'alzaia del Naviglio con passerella, le azioni proposte sono coerenti con la parte di sviluppo della ciclabilità quotidiana e dei collegamenti di ultimo miglio delle stazioni ferroviarie</p> <p>La pianificazione delle fermate per le linee TPL è di competenza dell'Agenzia per il TPL. Regione ha però pianificato un intervento strutturato su tutto il territorio regionale che prevede la</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<ul style="list-style-type: none"> • Servizi presso la stazione (bagni, distributore automatico biglietti, bike sharing, bar, ecc...) • Realizzazione di piste ciclabili protette di collegamento tra l'esistente Stazione Ferroviaria Albairate-Vermezzo ed il Centro Urbano verso nord oltre che l'Alzaia Naviglio Grande verso sud • Realizzazione di piste ciclabili protette di collegamento tra l'esistente Stazione Ferroviaria Albairate-Vermezzo con l'Alzaia Naviglio Grande verso sud e di passerella per collegare la pista ciclabile sull'alzaia a sud 	<p>riqualificazione dei punti di fermata del TPL e la possibilità di implementare nuovi punti di sosta o di meglio ritrarre le posizioni di quelli esistenti.</p> <p>Il programma per il rinnovo del materiale rotabile finanziato da Regione Lombardia prevede la disponibilità di posti bici su tutti i nuovi treni. Tale piano permetterà di introdurre, già dall'anno 2025, materiale completamente rinnovato sull'intero servizio della linea S9.</p> <p>È prevista la riorganizzazione e potenziamento dei servizi ferroviari sulla linea Milano-Mortara a seguito della chiusura della stazione di Porta Genova (attualmente ipotizzata nell'anno 2026). In tale anno è previsto il potenziamento del servizio in cintura sud a Milano con l'introduzione della nuova linea S16 (Albairate – Milano Greco P.) che verrà attestata a Milano Greco Pirelli fino al successivo step implementativo che prevederà la sua sostituzione con la linea S19 (Albairate – Milano Greco – Carnate).</p> <p>Il progetto di potenziamento dell'asse suburbano porterà con sé anche il completamento della frequenza 30' del servizio della linea R31 che verrà portata in attestamento a Milano Rogoredo (Mortara – Milano Rogoredo)</p> <p>La parte relativa alla realizzazione di percorsi ciclabili protetti dalla stazione al centro abitato e al percorso lungo l'alzaia del Naviglio con passerella, sarà valutata nell'insieme di interventi analoghi al fine di individuare le priorità di intervento su scala regionale.</p>
7	REGIONE PIEMONTE S1.2025.0000383 17.01.25	Richiama ed evidenzia i principali rapporti con gli strumenti della pianificazione settoriale regionale piemontese in materia di trasporti e logistica	PRESA D'ATTO

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Prende atto positivamente che - in analogia alla programmazione piemontese di settore - il tema della ciclabilità risulta correlato con le politiche regionali lombarde in tema di territorio e ambiente</p> <p>1) Condivide con l'individuazione da parte del succitato PTR lombardo degli obiettivi infrastrutturali prioritari di interesse regionale e sovra-regionale, tra i quali sono comprese le ciclovie turistiche nazionali del lago di Garda, VENTO e Sole e si rimarca positivamente che per ogni ciclovie è istituito un corridoio di salvaguardia urbanistica volto a preservarne le condizioni di realizzabilità tecnica.</p> <p>2) Con riferimento al documento "Allegato al PRMC", ed in particolare alle "schede percorsi", evidenzia la necessità di coordinare a livello progettuale esecutivo gli interventi con gli strumenti di pianificazione piemontesi. Nel dettaglio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • riguardo la scheda-percorso 1 "ciclabile Ticino": la necessità di coordinare il collegamento col Piemonte da Laveno Mombello (con servizi di navigazione). • riguardo la scheda-percorso 2 "ciclabile pedemontana alpina": la necessità di coordinare il collegamento col Piemonte da Sesto Calende. • riguardo la scheda-percorso 8 "ciclovie nazionale Vento (Venezia-Torino)": la necessità di coordinare il collegamento col Piemonte da Casei Gerola (in provincia di Pavia). • riguardo la scheda-percorso 10 "ciclabile risaie": la necessità di coordinare il collegamento col Piemonte da Palestro. • riguardo la scheda-percorso 20 "ciclabile lago Maggiore": la necessità di coordinare il collegamento col Piemonte da Laveno Mombello (tramite i servizi di Navigazione) e da Sesto Calende. 	<p>PRESA D'ATTO</p> <p>ACCOGLIBILE Sono inseriti nella revisione delle schede e dei tracciati il coordinamento a livello esecutivo attiene alla fase di attuazione</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>commerciali per consegnare beni e servizi, in particolare l'aumento delle piccole consegne derivante dalla esponenziale crescita del commercio elettronico che ha reso centrale il tema della distribuzione urbana delle merci.</p> <p>Prende atto che il PRMC ha preso come riferimento il progetto europeo <i>City Changer Cargo Bike (CCCB)</i>, che mira a promuovere l'uso delle cargo bike in città europee attraverso la condivisione di buone pratiche, politiche di supporto e modelli di business sostenibili, nonché il progetto europeo <i>CycleLogistics</i>, che ha l'obiettivo di ridurre l'uso dei veicoli a motore per la consegna di merci, incentivando l'uso delle cargo bike</p> <p>Reputa corretto, anche dal punto di vista della pianificazione urbanistica, che siano implementate politiche urbane per la mobilità sostenibile e il trasporto urbano per favorire la diffusione e l'utilizzo delle cargo bike attraverso lo sviluppo di una rete ciclabile estesa con piste larghe e sicure: l'utilizzo delle cargo bike sia per spostamenti quotidiani che per il trasporto merci nell'ultimo miglio riduce, infatti, l'uso dei veicoli a motore in centro città e nel contempo le rende una soluzione attraente per la mobilità urbana.</p> <p>5) Riporta, un sunto dei principali contenuti della pianificazione di settore in materia vigente in Piemonte, con la quale il PRMC lombardo potrà opportunamente coordinarsi e sviluppare linee di azione coerenti: il "Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) - Documento di Piano ai sensi della Legge n. 2/2018 art. 5", che costituisce il riferimento tecnico del "Piano regionale della Logistica (PrLog) e del "Piano regionale della Mobilità delle Persone (PrMoP)", adottato con D.G.R. n. 14-6571 del 6.03.2023. In coerenza con quanto definito dal PGMC (Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana 22-24), redatto dal MIMS ed approvato con D.M. del 23/08/2022, il PRMC del Piemonte</p>	<p>Eventuali evoluzioni relative a questo tema saranno inserite negli aggiornamenti del PRMC</p> <p>PRESA D'ATTO</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>individua una Rete strategica di interesse regionale, una rete a maglia larga di ciclovie continue e sicure su tutto il territorio regionale, collegata ad analoghe infrastrutture degli Stati e Regioni Confinanti.</p> <p>Richiamata l'ulteriore documentazione tecnica approvata dalla Regione Piemonte a supporto delle strategie ed azioni individuate dal Documento di Piano.</p> <p>5.1) Pone, in particolare, all'attenzione del PRMC, l'Azione n.71 del Piano regionale della mobilità ciclistica (PRMC) del Piemonte denominata "Completare il sistema delle ciclovie turistiche europee e nazionali". il Piemonte è interessato dall'EV 8 (definita VenTo nella tratta tra Torino–Venezia) che è parte integrante del Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche-SNCT.</p> <p>Per quanto concerne il settore nord-orientale, si rammenta che la Regione Piemonte ha chiesto di integrare la mappa Bicitalia 2022 con la Ciclovie Del Lago Maggiore</p>	<p>COERENTE CON PRMC</p> <p>In raccordo con la Regione Piemonte, anche Regione Lombardia ha chiesto l'inserimento della ciclovie del Lago Maggiore (lato lombardo) nel PGMC.</p>
8	<p>COMUNITÀ MONTANA PARCO ALTO GARDA BRESCIANO S1.2025.0000384 17.01.25</p>	<p>Segnala che la Comunità Montana, coinvolgendo anche la Provincia di Brescia e i comuni interessati, sta valutando di realizzare il collegamento tra la passerella ciclabile di Limone sul Garda e il territorio a sud attraverso l'organizzazione di trasporti via acqua, ovvero collegamenti con traghetti, possibilmente in parte elettrici (ibridi).</p> <p>Ritiene non percorribile l'ipotesi di realizzare ulteriori tratti di percorsi ciclabili a sbalzo sul lago o lungo le coste. Pare più percorribile e compatibile un sistema di collegamenti via acqua, con linee di battelli che consentano ai ciclisti, ai lavoratori, ai turisti e a tutta la popolazione, di spostarsi in sicurezza sul territorio.</p>	<p>ACCOGLIBILE</p> <p>In corso l'integrazione al PFTE del tratto di ciclovie del Garda da Gardone Riviera a Limone con una soluzione che prevede il collegamento tramite un servizio di navigazione, come indicato dal Tavolo tecnico operativo ministeriale sul PFTE.</p> <p>La soluzione che prevede un servizio di navigazione sarà inserita nel PRMC a valle del completamento dell'integrazione al PFTE</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Richiede di prevedere un potenziamento del trasporto via acqua (porti e linee di battelli), che consentirebbe anche facili collegamenti con i territori delle altre due regioni confinanti.</p> <p>Per gli stessi scopi, chiede di programmare importanti azioni di potenziamento del trasporto pubblico in grado di collegare il basso lago con l'Alto Garda, consentendo di intercettare le principali infrastrutture territoriali che scorrono a sud (TAV, ferrovia, autostrada, ecc...). Ciò programmando anche strategie di interscambio con l'individuazione di aree per lo scambio intermodale gomma-acqua.</p>	<p>NON ACCOGLIBILE Non oggetto del PRMC</p>
9	<p>MINISTERO DELLA CULTURA S1.2025.0000416 17.01.25</p>	<p>Il contributo prot. MIC 368-P del 17.01.2025 rimanda alle considerazioni trasmesse: prot. n. 4729 del 12.07.2024 parere SABAP MN prot. n. 556-P del 17.01.2025</p> <p>Sotto il profilo della tutela monumentale e paesaggistica ritiene necessario che:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sia verificata la qualità degli ambiti paesaggistici soggetti a trasformazione proponendo eventuali alternative di sede viaria nei contesti dove le peculiarità monumentali e/o paesaggistiche necessitano di maggiore cautela al fine di conservarne i valori culturali. Ad esempio, a titolo esemplificativo e non esaustivo, si valutino percorsi ciclabili alternativi per quei percorsi esistenti che paesaggisticamente si qualificano per un elevato profilo naturale ed agreste, in modo da evitare l'adeguamento dei fondi viabili ed altri interventi di trasformazione, comunque garantendo per essi la mobilità ciclistica lenta e pedonale; - la diversa qualità paesaggistica dei luoghi diventi il criterio di riferimento per un'organizzazione gerarchica della viabilità 	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p> <p>Il Rapporto Ambientale propone che in fase di attuazione del PRMT gli orientamenti per la fase DI ATTUAZIONE diano luogo allo sviluppo di criteri operativi per la progettazione e per il monitoraggio degli interventi, nell'ambito dei quali si potrà tenere conto dei suggerimenti specifici proposti nell'osservazione.</p> <p>Gli orientamenti per la fase DI ATTUAZIONE proposti nel capitolo 4.2.2 del Rapporto Ambientale sono maggiormente evidenziati in considerazione dell'osservazione.</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>ciclistica, per la quale orientare differenti scelte architettoniche dell'intervento, ciascuna da calibrare oculatamente per una migliore integrazione con il contesto di riferimento;</p> <ul style="list-style-type: none"> - si rispettino le caratteristiche morfologiche del paesaggio, evitando movimenti della terra, che possono trasformare sensibilmente il paesaggio (ad esempio di eviti l'appiattimento delle capezzagne e altre modifiche similari); - tutti gli ambiti interessati a trasformazione dovranno essere progettati in modo dettagliato e puntuale, tramite la definizione architettonica, formale, materica e cromatica di ogni elemento (infrastrutture, parcheggi, area di sosta per le biciclette, strutture ricettive, colonnine SOS, parco giochi per bambini, punti di approvvigionamento dell'acqua potabile, ecc.). Ove possibile si ricerchino soluzioni uniformi e compatibili con quanto già esistente; - per quanto attiene alla pavimentazione dei fondi viabili si prediligano materiali drenanti e possibilmente naturali; inoltre, si ponga grande attenzione nella scelta dell'aggregato (es. aggregato di origine locale e/o con cromia coerente al contesto) e del legante, prediligendo la possibilità di impiego di materiali trasparenti o cromaticamente compatibili con l'aggregato; - per quanto concerne la cartellonistica tematica, si persegua il criterio del minimo intervento indispensabile, riducendo il più possibile l'introduzione di manufatti, uniformandone la tipologia, contenendo al massimo le dimensioni e l'eventuale relativa illuminazione; le visuali più significative (es. ponti, manufatti idraulici storici, fabbricati, ecc.) dovranno essere preservate evitando il posizionamento di elementi che possano ostruirne la vista, inoltre, qualora siano già presenti nei pressi indicazioni turistiche e/o informative sui luoghi, si eviti la ripetizione; 	<p>Le scelte architettoniche, linguistiche e strutturali da calibrare rispetto al contesto patrimoniale e paesaggistico interferito, le scelte relative ai materiali e al corpo stradale, saranno definite nella fase di progettazione e realizzazione dei tracciati.</p> <p>Sempre in fase attuativa saranno definite la segnaletica (sulla base del codice della strada) e la cartellonistica turistica e di indicazione, riducendo il più possibile l'introduzione di manufatti, uniformandone la tipologia, contenendo al massimo le dimensioni e l'eventuale relativa illuminazione, preservando le visuali più significative (es. ponti, manufatti idraulici storici, fabbricati, ecc.)</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>- in relazione alla segnaletica stradale orizzontale e verticale, essa sia utilizzata unicamente nelle situazioni necessarie a garantire la sicurezza degli utenti, senza ripetizioni ridondanti o prive di reale utilità; in linea generale si riducano gli elementi a quelli strettamente necessari per una fruizione in sicurezza;</p> <p>- venga posta particolare attenzione alle interferenze con il patrimonio culturale vincolato ai sensi dell'articolo 10 del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 e successive modifiche ed integrazioni – <i>Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio</i> (a seguire <i>Codice</i>). Si anticipa che la presenza di eventuali opere appartenenti alla categoria dei Beni Culturali ai sensi del citato articolo, siano essi <i>ope legis</i> o decretati, interessati dal PRMC (solo ad esempio: manufatti idraulici, ponti, attraversamenti, cappelle votive, cippi, ecc.) richiede che qualsiasi intervento da eseguire sugli stessi o che possa generare interferenze con essi debba essere preventivamente autorizzato da questa Soprintendenza sulla base di una progettazione dettagliata e dedicata. A tal proposito si richiamano i disposti dell'articolo 20 del <i>Codice</i>, secondo il quale i beni culturali non possono essere distrutti, deteriorati, danneggiati o adibiti ad usi non compatibili con il loro carattere storico o artistico oppure tali da recare pregiudizio alla loro conservazione. Si suggerisce, già in fase preliminare, di verificare e documentare la presenza di tali manufatti;</p> <p>- vengano incentivati gli interventi di recupero, restauro, conservazione e riuso del patrimonio culturale sottoutilizzato o dismesso e vincolato ai sensi dell'articolo 10 del <i>Codice</i>;</p> <p>Tutti i successivi approfondimenti progettuali siano condotti ponendo la massima attenzione alla salvaguardia e alla conservazione delle linee fisionomiche del paesaggio e dei beni culturali vincolato ai sensi del <i>Codice</i>.</p>	<p>Le indicazioni fornite ai fini della tutela monumentale e paesaggistica sono coerenti con quelle del capitolo 4.2.2 del RA, che contiene orientamenti per la sostenibilità ambientale degli interventi e prevede che in fase di attuazione del PRMC tali orientamenti diano luogo allo sviluppo di criteri operativi per un inserimento delle infrastrutture coerente con i valori e le preesistenze culturali e paesaggistiche dei contesti di riferimento, e per la progettazione, realizzazione e gestione delle opere. In tale sede sarà possibile tenere conto in modo puntuale delle indicazioni contenute nell'osservazione.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Sotto il profilo della tutela archeologica: Esaminato il Rapporto Preliminare nell' impostazione generale accoglie favorevolmente il particolare rilievo conferito al patrimonio culturale tra gli obiettivi di valorizzazione e sostenibilità ambientale. Tuttavia segnala che nel capitolo 3 "TEMI DELLA VALUTAZIONE AMBIENTALE: CONTESTO, POLITICHE E ELEMENTI DI SCENARIO", al paragrafo 3.9 "Paesaggio e Patrimonio Culturale", alle pp. 117 e 118, all'interno della definizione di patrimonio culturale, il patrimonio archeologico è ridotto alla sola citazione dei siti UNESCO, a fronte della diversa situazione di in un territorio, come ad esempio quello delle province di Cremona, Lodi e Mantova, capillarmente e intensamente frequentato in età antica e quindi caratterizzato dalla presenza di innumerevoli siti archeologici visitabili.</p> <p>Il quadro andrebbe quindi completato con la cartografia tratta sia dai Piani di Governo del Territorio che della pianificazione provinciale, oltre che dalla banca dati ministeriale del Geoportale Nazionale dell'Archeologia, all'interno dei quali sono censiti non solo i siti archeologici valorizzati ma anche le aree a rischio archeologico, da tenere presenti nella fase di progettazione delle opere.</p> <p>A questo riguardo, nell'Allegato- Quadro Programmatico, all'interno della normativa relativa alla Macro Area Strategica 5, nella tabella "Paesaggio e Patrimonio Culturale", a p. 25, andrebbe richiamata la legislazione riguardante la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico, le cui procedure sono dettagliate dall'articolo 41, comma 4 e allegato 18 del Decreto Legislativo 31 marzo 2023, n. 36 -<i>Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici</i>, necessaria per la valutazione dell'incidenza sul patrimonio archeologico della</p>	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p> <p>Il RA ha evidenziato una significativa presenza dei beni archeologici oltreché nei capoluoghi, negli ambiti geografici di Valtellina e Valcamonica, del bresciano e riviera gardesana, lungo il fiume Po nel tratto mantovano e lungo l'Oglio nel cremonese, nel Lario-Comasco e Varesotto.</p> <p>Le analisi sono state impostate ad un livello coerente con la VAS di un piano regionale, utilizzando i dati disponibili nelle banche dati regionali.</p> <p>In fase DI ATTUAZIONE, le analisi potranno essere integrate consultando le fonti segnalate nell'osservazione.</p> <p>ACCOGLIBILE integrata nel Rapporto Ambientale</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		costruzione di nuovi tracciati ciclabili, che sebbene limitati nell'entità degli scavi, presentano tuttavia un impatto sul sottosuolo da considerare.	
10	PROVINCIA DI MONZA BRIANZA S1.2025.0000415 20.01.25	<p>Presenta alcune proposte di modifica/integrazione alle ipotesi di azioni contenute nel PRMC che fanno riferimento agli indirizzi per l'aggiornamento del Piano Strategico della Mobilità Ciclistica (PSMC) della Provincia di cui al decreto deliberativo del Presidente n. 148 del 31/10/2024.</p> <p>1) Progettualità denominata "MI-ME – Ciclovia e infrastruttura verde da Milano a Meda"</p> <p>Intervento contenuto fra le ipotesi di azioni oggetto di studi e approfondimenti della proposta di PRMC. La Provincia ha formalizzato a Regione nell'ottobre del 2023, d'intesa con Città Metropolitana e i comuni consorziati del Parco GruBria, richiesta di supportare con un finanziamento dedicato il partenariato territoriale così da dare corso alle procedure per l'attuazione, anche per lotti funzionali, dell'intervento progettato.</p> <p>Ricorda che si dispone di un livello di definizione del progetto tale da avviare, qualora finanziato, le procedure per la localizzazione dell'intervento e per la dichiarazione di pubblica utilità, propone l'inserimento dello stesso nelle azioni inerziali (orizzonte 2027-2032) della proposta di PRMC, segnalando, peraltro, l'ipotesi di estensione della progettualità verso Como così da incrociare l'itinerario regionale n.2 "Pedemontana Alpina" in comune di Lipomo (CO) e verso Milano così da incrociare gli itinerari regionali n.9 "Navigli" e 15 "Lambro" in via Melchiorre Gioia a Milano.</p> <p>2) Progettualità denominata "Greenway Pedemontana – tratta D breve"</p>	<p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>L'intervento non è inseribile tra le azioni inerziali perché le azioni inerziali si riferiscono a "servizi e infrastrutture in corso di realizzazione, già finanziate in tutto o in parte che si intendono confermare; comprendono servizi e infrastrutture che saranno fruibili negli orizzonti 2027 e 2032 e che non sono più oggetto del processo di pianificazione".</p> <p>È riconosciuta la rispondenza del progetto alle strategie del PRMC, per questo motivo il progetto è stato inserito nella proposta di Piano tra le ipotesi che saranno oggetto di approfondimento. A valle degli approfondimenti potrà essere valutato l'inserimento degli aggiornamenti del Piano.</p> <p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>Da recepire a valle dell'approvazione da parte del CIPES del progetto definitivo di variante della tratta D breve.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>La cosiddetta variante alla tratta D del Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo denominata “D breve”, attualmente in fase di istruttoria ministeriale, prevede la realizzazione di un’infrastruttura verde interconnessa a nord con la Greenway approvata dal CIPE (delibera 97/2009) con il sistema autostradale e a sud con la ciclovia dell’alzaia del canale Villoresi. Nel parere regionale espresso con D.G.R. n. XII/1057 del 2/10/2023, viene indicato che assieme alla previsione del nuovo tracciato della Greenway è stata confermata anche la realizzazione della tratta prevista dall’originario progetto autostradale (attualmente vigente).</p> <p>Propone, pur subordinandone la previsione all’eventuale approvazione ministeriale, che fra le ipotesi di azioni oggetto di studi e approfondimenti sia indicato l’intervento in oggetto.</p>	
11	CONSULTA REGIONALE ORDINI INGEGNERI LOMBARDIA S1.2025.0000418 S1.2025.0000419 17.01.25 18.01.25	<p>1) Manutenzioni programmate grazie a fondi erogati con continuità</p> <p>Il documento illustra come, a far data dalla adozione del primo piano (2014), la rete ciclistica regionale sia stata implementata di molte nuove tratte; il completamento dei tracciati principali sembra, quindi, essere prossimo.</p> <p>In questa fase diviene, pertanto, cruciale focalizzare l’attenzione sulle attività di manutenzione delle tratte esistenti. Concorda con quanto indicato nel capitolo 6.2.4 – “Gestione della rete ciclabile e delle dotazioni per la ciclabilità” relativamente alle criticità derivanti dalla pluralità di soggetti gestori e alla necessità di adottare metodologie unitarie, uniformando segnaletica, materiali e metodologie costruttive. Propone l’istituzione di uno specifico fondo regionale, finanziato annualmente, dimensionato in maniera adeguata all’attuazione dei Piani di Manutenzione Programmata dei tracciati. L’iniziativa dovrebbe essere affiancata dalla</p>	<p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>La manutenzione dei tratti di percorsi ciclabili è affidata a diversi soggetti tramite convenzioni. L’istituzione di un fondo dedicato non rientra nei temi di pianificazione.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>definizione di modalità di gestione e intervento uniformi a livello regionale e da un piano di monitoraggio sulla qualità delle tratte.</p> <p>2) Gestione e comunicazione dei tracciati unitamente ai punti di interesse È indispensabile uno sforzo per identificare le modalità più efficaci di promozione e divulgazione dei tracciati, individuando linee d'azione specifiche per i percorsi di uso quotidiano e quelli vocati ad una fruizione turistica. Per questi ultimi, in particolare, è indispensabile identificare i soggetti preposti a coordinare e divulgare i diversi elementi di attrazione posti lungo i tracciati che, per loro natura, sono in parte pubblici (monumenti, musei, attrazioni turistiche, ecc.) e in parte privati (punti di ristoro, offerta ricettiva, manutentori, ecc.). Oltre alla gestione unitaria, si ritengono indispensabili sforzi per la corretta comunicazione, mediante portali e applicazioni unitari, efficaci ed intuitivi. Importante sarebbe, quindi, un coordinamento di questi processi da parte della Regione</p> <p>3) Ciclovie come nuovi corridoi infrastrutturali Coordinamento tra la progettazione delle nuove ciclabili e quella di altri servizi a rete. I nuovi tracciati si potrebbero configurare come nuovi corridoi infrastrutturali per la posa di sottoservizi (interramento di elettrodotti, reti per le telecomunicazioni, ecc.).</p> <p>4) Potenziamento delle connessioni transalpine lombarde Per la valorizzazione dei tracciati delle valli alpine ritiene fondamentale un approccio integrato tra mobilità ciclistica e tracciati di collegamento intervallivo, con particolare riferimento ai collegamenti interregionali e transnazionali, quandanche essi non abbiano caratteristiche di pendenza, fondo e gestione che li rendano pienamente fruibili da tutti i ciclisti.</p>	<p>COERENTE CON PRMC</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Elemento da valutare in fase di attuazione, anche considerando attentamente l'eventualità di possibili periodi di non fruizione dei percorsi ciclabili per le manutenzioni dei sottoservizi</p> <p>COERENTE CON PRMC I principali valichi storici sono già inseriti negli itinerari di livello nazionale-regionale (Stelvio, Umbrail, Maloja, Aprica-Mortiolo, Tonale). In relazione alle pendenze sfidanti, si tratta di tracciati adatti alla ciclabilità più sportiva. Sono itinerari in promiscuo su sede stradale. Gli altri valichi indicati comprendono percorsi impegnativi e adatti a mountain bike.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>L'azione garantirebbe alternative importanti ai principali tracciati Bicalia di collegamento con l'Europa (Bicalia 3 – Ciclovia Franchigena e Bicalia 13 – Ciclovia Claudia Augusta) incrementando la centralità della Lombardia e la resilienza del sistema, che si arricchirebbe di una molteplicità di percorsi "aperti" verso l'Europa. Ci si riferisce a tutti i valichi storici che, prima della rivoluzione industriale, rendevano le alpi elemento di cerniera (e non barriera) tra Italia ed Europa (Stelvio, Umbrail, Verva, Forcola, Muretto, Maloja, Spluga, San Marco, Tartano, Dordona, Malgina, Aprica, Mortirolo, Gavia e Tonale, per citarne alcuni).</p> <p>Questi tracciati potrebbero essere sviluppati accedendo, come già avvenuto in passato, a specifici finanziamenti di progetti INTEREG e sarebbero rafforzati da una gestione transnazionale coordinata dei mezzi di trasporto (treno e bus) che prevedano l'agevole trasporto delle biciclette</p> <p>5) Ciclabilità "a tempo"</p> <p>Suggerisce di menzionare nel PRMC i principali valichi alpini in relazione al ruolo che da lungo tempo svolgono nella promozione dell'uso della bicicletta tra la popolazione lombarda. Sono, peraltro, i tracciati alpini più iconici del Giro d'Italia, fondamentali per la centralità della Lombardia di questa manifestazione sportiva.</p> <p>Oltre a questo aspetto, è utile testimoniare il successo di manifestazioni che si svolgono con frequenza sempre maggiore nel periodo estivo e che prevedono la chiusura al traffico ordinario di alcuni valichi alpini, in determinati giorni o fasce orarie, per riservarli alla fruizione lenta</p> <p>In determinate situazioni, peraltro, la ciclabilità potrebbe essere rafforzata oltre che dalla realizzazione di nuovi percorsi dedicati, riservandole l'utilizzo di alcune infrastrutture viabilistiche lombarde, anche extraurbane, in giorni e orari prestabiliti. Questa</p>	<p>NON ACCOGLIBILE Tema relativo alla promozione turistica</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>prassi, peraltro, è notevolmente agevolata dai moderni sistemi di comunicazione, in grado di avvertire gli utenti in tempo reale circa il tipo di utilizzo riservato alla specifica infrastruttura</p> <p>6) Scambio bici - treno - tpl nelle aree turistiche Auspica la previsione di una specifica linea d'azione che favorisca l'implementazione delle possibilità di scambio bici-treno – bus anche nelle aree montane favorendo l'ammmodernamento dei mezzi del TPL per consentire sempre di caricare la bicicletta in maniera agevole, replicando il modello dell'autobus postale svizzero.</p> <p>Un'altra azione consiste nel favorire maggiore flessibilità nella configurazione dei convogli ferroviari utilizzando, ad esempio, vagoni con una maggior dotazione di posti bici alternativamente nelle tratte metropolitane nei giorni infrasettimanali e nelle tratte alpine e insubriche nei periodi di maggiore affluenza turistica.</p> <p>Mobilità a basso impatto anche come fattore di riqualificazione territoriale Rapporto tra ambiti urbani e periurbani. Relativamente alla mobilità a basso impatto (pedonale, ciclabile e altro) è opportuno sottolineare la cresciuta rilevanza: non solo quale oggetto di politica di settore ma anche come strumento non secondario del quadro complessivo della pianificazione e gestione territoriale.</p> <p>In particolare, per esemplificare, il Piano Territoriale Regionale adottato dedica particolare attenzione ad obiettivi quali le relazioni tra ambiti urbani e periurbani, con gli elementi (in atto e potenziali) che lo connotano positivamente, a servizio di un nuovo rapporto,</p>	<p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>Per il servizio tpl su gomma, la competenza della programmazione è in capo alle Agenzie del Trasporto Pubblico Locale e le dotazioni dei veicoli, come quelle per il trasporto delle biciclette, vengono definite nell'ambito delle procedure di gara per l'acquisto dei veicoli.</p> <p>Per quanto concerne la configurazione dei convogli ferroviari, si fa presente che, nell'ambito del piano di investimento per il rinnovo della flotta, particolare attenzione è stata data al tema del trasporto bici a bordo treno prevedendo, sui nuovi mezzi entrati in esercizio, una maggiore disponibilità di spazi per il trasporto delle biciclette. Si ricorda tuttavia che la possibilità di trasporto bici a bordo treno deve risultare coerente con le necessità di garantire adeguata capacità per l'offerta pendolare, rispettare i criteri di sicurezza sui mezzi ed essere compatibile con il modello di esercizio di Trenord.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>riqualificante, nel variegato e confuso mosaico territoriale regionale</p> <p>Tali obiettivi vanno relazionati e supportati anche tramite tracciati e reti di mobilità a basso impatto e ciclopedonale, che connettano i tessuti urbani, centrali e periferici, con gli ambiti periurbani e le loro potenzialità in termini di sostenibilità ecologica e semi-naturalità, di agricoltura di prossimità, di libera fruizione, di emergenze storiche, a loro volta derivate da un antico rapporto con l'urbano storico. Reti di mobilità tali da essere tanto effetto di questi obiettivi, quanto loro incentivo.</p> <p>La connessione tra tessuti urbani e ambiti periurbani può diventare poi (particolarmente nella fascia iper-urbanizzata pedemontana) una modalità di connessione, riqualificante, degli stessi i centri urbani di riferimento, generando una matrice di intervalli che dividono e nel contempo uniscono, ed una nuova vivibilità. Con nuove economie, lavoro e tempo libero.</p> <p>Vengono infine proposte una serie di osservazioni in riferimento alle schede dei singoli tracciati contenute nel documento "Allegato PRMC Schede percorsi relativamente:</p> <p>Percorso 3 – Ciclabile Adda</p> <p>A pag. 22, alla voce "Collegamenti fuori regione" non viene considerato il passo dell'Umbrail, importante collegamento verso l'Engadina (Svizzera) e Tirolo, oltre che verso il Parco Nazionale Svizzero. Si suggerisce di sostituire in "Collegamenti fuori regione" la dizione "con il Trentino Alto Adige da Bormio" con "con il Trentino Alto Adige e la Svizzera da Bormio".</p> <p>A pag. 24, alla voce "Principali accessibilità con il servizio ferroviario" sarebbe importante inserire anche le ferrovie estere. in particolare, alla voce "Tirano" andrebbe aggiunta la linea "Bernina Express" della Ferrovia Retica RhB (Patrimonio Unesco).</p>	<p>PARZIALMENTE ACCOGLIBILI</p> <p>Il passo dell'Umbrail è presente in cartografia</p> <p>Sono inseriti nelle schede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bernina Express - Correzione refusi pag. 26 e 27

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Pag. 26, segnala un refuso relativo alla riserva “Paluaccio di Oga” che ricade interamente nel comune di Valdisotto.</p> <p>Pag. 27 segnala un refuso relativo al “Parco della Bosca” che non interferisce con i comuni di Sondrio e Castione Andevenno, bensì con il comune di Morbegno.</p> <p>Pag. 29, l’elenco dei punti di interesse andrebbe implementato con i percorsi ciclistici ed escursionistici a tema che rafforzano il sistema della mobilità dolce. In coerenza con la visione del PTRR della Media e Alta Valtellina, che auspica la percezione delle Alpi come insieme di “valli aperte”, sarebbe opportuno indicare tutti i tracciati, in parte riservati alle sole mountain bike, che si diramano dal percorso 3 – Adda e fungono da valico - collegamento transalpino.</p> <p>A pag. 29, alle “Centrali idroelettriche inizi epoca industriale” si potrebbero aggiungere: Centrale di Grosio (arch. Piero Portaluppi), Centrale di Sondrio (arch. Giovanni Muzio).</p> <p>A pag. 29, la voce “Opere idrauliche” andrebbe implementata con quelle dell’Adda Sopralacuale. Nello specifico: le opere idrauliche di regimazione della Valpola e quelle per la valorizzazione idroelettrica come la traversa del Baghetto e la traversa di Ardenno.</p> <p>A pag. 29, alla voce “Santuario della Sassella...” sostituire “Prov. Sondrio” con “Sondrio” in quanto gli elementi elencati si collocano tutti in città.</p> <p>A pag. 29 aggiungere tra gli elementi di attrazione: Cascate del Braulio (Bormio), Bagni Vecchi e Bagni Nuovi (Valdidentro), Bormio Terme (Bormio), Fortificazioni linea Cadorna (lungo tutta la valtellina), Architetture rurali “Ai Boch” a Castione Andevenno, Chiesa di San Pietro (Berbenno di Valtellina), Palazzo Peregalli (Delebio).</p> <p>A pag. 29, sul comune di Colico distinguere Museo della Guerra Bianca del Forte Montecchio Nord e il Forte di Fuentes (del XVII secolo).</p>	<p>Non è prevista l’indicazione dei percorsi di Mountain bike e della sentieristica di montagna</p> <p>Sono inseriti nelle schede:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Centrali di Grosio e Sondrio - Opere idrauliche Adda Sopralacuale - Correzione refuso pag. 29 - Elementi di attrazione - Correzione refuso Musei a Colico - Integrazione dei musei a pag. 30

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Pag. 30, l'elenco dei musei posti a 2,5 km dal tracciato non appare esaustivo, probabilmente perché derivato dal tema del geoportale "Sistema_Museale_Lombardo_SML" che necessita di essere implementato. Si segnalano, a titolo non esaustivo alcuni musei non indicati in tabella nel tratto del percorso 3 - Adda che interessa la Valtellina:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nel Bormiese: oltre al museo Civico di Bormio, Il museo Mineralogico Naturalistico di Bormio, il Forte Oga Venini, il Museo Vallivo di Valfurva, il Museo dei Sanatori di Sondalo, la ferriera Corneliani, il museo Storico Carlo Donegani al Passo dello Stelvio, il giardino Botanico Alpino Rezia e il Centro Visitatori del Parco Nazionale dello Stelvio. - nel Tiranese: Museo di Palazzo Salis, il Museo Etnografico Tiranese, Museo Civico Villa Visconti Venosta a Grosio, la storica Rimessa ferroviaria di Tirano, Ecomuseo delle Terrazze Retiche di Bianzone, - a Sondrio il CAST - il CASTello delle STorie di montagna e il MuMiVV – Museo dei Minerali di Valtellina e Valchiavenna; - a Morbegno il Museo Civico di Storia Naturale. <p>Sarebbe importante sviluppare, mediante un progetto Interreg con la Svizzera, la direttrice del Bernina da Tirano da utilizzare in sinergia con la Ferrovia Retica patrimonio Unesco. Questa direttrice porterebbe nuovi utenti alla ciclabile Adda e, mediante il passo del Mortirolo e dell'Aprica, alla ciclabile Oglio (direttrice Strasburgo – Zurigo – Venezia).</p> <p>Percorso 11 – Valchiavenna A pag. 81, alle stazioni ferroviarie, suggerisce di aggiungere Chiavenna, ingresso dalle direttrici Spluga e Maloja. L'accessibilità alla Valle avviene anche grazie all'autobus Postale Svizzero. A pagina 83:</p>	<p>NON ACCOGLIBILE Il progetto non è riferibile alla pianificazione della mobilità ciclistica</p> <p>PARZIALMENTE ACCOGLIBILE Sono inseriti nella scheda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Postale svizzero - Correzione refuso pag. 83

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente														
		<ul style="list-style-type: none"> - Orto Botanico del Paradiso è un Parco archeologico botanico, non solo orto; - Luoghi di interesse aggiungere nei sentieri storici, opportuno aggiungere itinerari religiosi che hanno una connotazione specifica e per la Valchiavenna: Cammino di San Colombano e Cammino “Sui Passi di San Guanella”. <p>Sempre a pag. 83, ai punti di interesse andrebbero aggiunti:</p> <table border="1" data-bbox="479 552 1265 995"> <thead> <tr> <th>ELEMENTI D'INTERESSE</th> <th>DOVE/LOCALITÀ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tempietto di San Fedelino</td> <td>Novate Mezzola</td> </tr> <tr> <td>Telespazio</td> <td>Gera Lario</td> </tr> <tr> <td>Sentieri Escursionistici</td> <td>Tracciolino della Val Codera e valle dei Ratti, Strada della Val Bodengo</td> </tr> <tr> <td>I Crotti</td> <td>Chiavenna, Prata Camportaccio, Samolaco, Gordona, Mese, Piuro, Villa di Chiavenna.</td> </tr> <tr> <td>Centrali Idroelettriche e opere per la valorizzazione idroelettrica</td> <td>Centrale di Chiavenna (arch. Giò Ponti), Centrale di Mese, traversa di Villa di Chiavenna</td> </tr> <tr> <td>Cascate della Boggia</td> <td>Gordona</td> </tr> </tbody> </table> <p>A pag. 83, aggiungere al Sistema Museale il “Museo degli scavi di Piuro”, il sito archeologico Belfort, la Galleria Storica dei VVFF, il Museo del Picapreda (Novate Mezzola), Museo del Latte (Mese), Museo di Samolaco.</p> <p>Con riferimento al cap. 3 – “L’attuazione del PRMC 2014” ove vengono segnalati i finanziamenti profusi per la realizzazione dei percorsi ciclabili, evidenzia come sia stato escluso il tracciato n. 9 - Valchiavenna. Sarebbe di fondamentale importanza concludere la tratta di circa 3 km che dal ponte dell’Adda attraversa la riserva del Pian di Spagna e si collega alla ciclabile esistente lungo il lago di</p>	ELEMENTI D'INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ	Tempietto di San Fedelino	Novate Mezzola	Telespazio	Gera Lario	Sentieri Escursionistici	Tracciolino della Val Codera e valle dei Ratti, Strada della Val Bodengo	I Crotti	Chiavenna, Prata Camportaccio, Samolaco, Gordona, Mese, Piuro, Villa di Chiavenna.	Centrali Idroelettriche e opere per la valorizzazione idroelettrica	Centrale di Chiavenna (arch. Giò Ponti), Centrale di Mese, traversa di Villa di Chiavenna	Cascate della Boggia	Gordona	<p>Non è prevista l’indicazione dei percorsi di sentieristica di montagna e dei cammini</p> <p>Sono inseriti nella scheda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tempietto - Telespazio - I crotti - Sentieri Escursionistici - Centrali idroelettriche e opere per la valorizzazione idrogeologica - Cascate <p>Integrazioni al sistema museale pag. 83</p> <p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>Il tracciato dell’itinerario Valchiavenna non è stato escluso nell’aggiornamento del PRMC.</p>
ELEMENTI D'INTERESSE	DOVE/LOCALITÀ																
Tempietto di San Fedelino	Novate Mezzola																
Telespazio	Gera Lario																
Sentieri Escursionistici	Tracciolino della Val Codera e valle dei Ratti, Strada della Val Bodengo																
I Crotti	Chiavenna, Prata Camportaccio, Samolaco, Gordona, Mese, Piuro, Villa di Chiavenna.																
Centrali Idroelettriche e opere per la valorizzazione idroelettrica	Centrale di Chiavenna (arch. Giò Ponti), Centrale di Mese, traversa di Villa di Chiavenna																
Cascate della Boggia	Gordona																

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Mezzola perché consentirebbe l'accesso in sicurezza ad una stazione ferroviaria primaria (Colico) e garantirebbe una fruizione adeguata dell'area della Riserva del Pian di Spagna e Lago di Mezzola, evitando interferenze inopportune tra flussi turistici e le aree di maggior tutela dell'area protetta</p> <p>Percorsi ciclabili che interessano la Provincia di Como Si sottolinea l'importanza di sviluppare percorsi ciclabili lungo i corsi d'acqua, come quelli legati ai fiumi Lambro e Lura e al Parco delle Groane, valorizzando così tali ambiti attraverso uno sviluppo sostenibile</p>	<p>COERENTE CON PRMC</p>
12	<p>LEGAMBIENTE LOMBARDIA S1.2025.0000421 18.01.25</p>	<p>Commenta come il rischio maggiore delle infrastrutture previste dal PRMC sia legato all'incremento della presenza turistica, prima ancora che all'impatto dei lavori, dei cantieri e delle infrastrutture finite rispetto a quelle propriamente stradali e autostradali.</p> <p>Osserva come, nonostante nell'aggiornamento sia dato il giusto rilievo alla ciclabilità quotidiana diffusa, principalmente approfondita dal PRMT, arrivando l'aggiornamento del documento in questione dopo l'adozione di Legge 2/2018, questa non sia obiettivo specifico del PRMC, individuato invece nella 'ciclabilità del tempo libero, per turismo o sport', per la 'fruizione di ambiti naturalistici'.</p>	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La creazione di una rete per la ciclabilità del tempo libero, per turismo e sport e di fruizione degli ambiti naturalistici è indirizzata a favorire forme di turismo lento, proponendo un'alternativa ciclabile per gli spostamenti nelle località di interesse culturale e naturalistico. Attiene alla fase progettuale specifica adottare tutti gli accorgimenti per favorire comportamenti "virtuosi", ad esempio prevedendo percorsi separati di bici e pedoni dove si prevede una forte presenza, creando percorsi adatti a velocità moderate, prevedendo aree di sosta attrezzate, elementi trattati all'interno del Piano.</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La tutela delle reti agro-silvo-pastorali e sentieristica e i possibili conflitti tra diverse utenze sono oggetto della progettazione di dettaglio degli itinerari in cui potranno essere adottati gli accorgimenti necessari per evitare usi impropri delle reti e conflitti.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Si evidenzia il rischio di un orientamento di questo tipo, che ha poco bisogno di essere perseguito per la sua aggressività, in conflitto con la pedonalità, sia ricreativa (escursionistica) sia di prossimità (tempo libero familiare). L'aggiornamento tecnologico (Biciclette ÈPAC, UNI ÈN 15194:2018) ha portato a una maggiore penetrazione della ciclabilità ricreativa sulla rete viaria agro-silvo-pastorale e sentieristica, con conseguenti disagi delle altre utenze. Ciò accade anche sulle ciclovie e sulle <i>greenway</i>, dove il traffico pedonale di prossimità è prevalente ed è la ciclabilità ricreativa, ispirata da valori più prestazionali che contemplativi, a costituire un rischio.</p> <p>Obiettivo specifico del PRMC dovrebbe quindi essere l'aspetto mobilistico della ciclabilità, mai abbastanza promosso in un paese con i più elevati livelli di motorizzazione europei, approfondendo al di fuori del PRMT il ruolo di questa modalità sia per la sua specificità infrastrutturale, sia per i necessari servizi, sia soprattutto per programmi di incentivazione e motivazione all'uso quotidiano della bicicletta nelle sue diverse tipologie che sarebbe utile almeno elencare e strutturare da subito per poi essere dettagliati in seguito.</p> <p>Ricorda che il deliverable pubblicato nell'ambito del progetto europeo LIFE-PrepAIR il primo metodo formalizzato in Italia di motivazione all'uso della bicicletta sui percorsi casa-scuola, risulta adatto anche alla formazione comunitaria e aziendale collaudato durante due anni di attività anche sulla base di analoghe esperienze europee</p> <p>L'aggiornamento del PRMC è visto come una possibilità per presentare proposte politiche rivolte ai decisori regionali e nazionali, sul tema della ciclabilità in uno scenario come quello normativo attuale (vedi ad es., il recente aggiornamento del</p>	<p>COERENTE CON PRMC (e PRMT)</p> <p>Il tema dello sviluppo della ciclabilità quotidiana è presente nel PRMT e nel PRMC (che ne approfondisce alcuni contenuti). Si è ritenuto di introdurre questo tema nell'aggiornamento del PRMT per proporre la ciclabilità come alternativa modale per gli spostamenti quotidiani. L'azione regionale per la ciclabilità quotidiana è di indirizzo dei soggetti attuatori. Sia nel PRMT sia nel PRMC viene sviluppato anche il tema della raggiungibilità ciclabile dei nodi del trasporto collettivo.</p> <p>PRESA D'ATTO</p> <p>La valorizzazione del documento sarà considerata nel percorso di attuazione del PRMC</p> <p>COERENTE CON PRMC (e PRMT)</p> <p>Si citano le strategie presenti in entrambi:</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Codice della Strada) molto poco attento allo sviluppo della ciclabilità al di fuori, ribadiamo, del contesto ricreativo, nonostante un quadro europeo di grande dinamismo (<i>EU Cycling Strategy, EU Declaration on Cycling</i>) e la cogenza di Legge 2/2018 in Italia.</p> <p>Due proposte per il policy brief:</p> <ul style="list-style-type: none"> - condividere le infrastrutture stradali già esistenti con la ciclabilità sia quotidiana sia ricreativa, in un’ottica di ottimizzazione delle risorse esistenti, di riduzione dei costi e di velocizzazione della transizione dall’attuale modello prevalentemente motorizzato a una maggiore diversità (vedi, ad esempio, il caso costituito dalla Ciclovía del Garda). Per questo il brief dovrebbe consistere in proposte di riclassificazione, di segnaletica dedicata sia orizzontale sia verticale, ora assente negli indirizzi politici se non nella confusa scrittura del DL 76/2020. - Il secondo è la necessità di rendere disponibili in modo inequivocabile e obbligatorio posti per biciclette negli edifici residenziali un diritto contenuto nella Legge Regionale 30 aprile 2009 n. 7, tra le poche e più avanzate in ambito nazionale, ma difficilmente applicabile per l’assenza di un più stringente sostegno da parte del Codice Civile. Dallo scorso anno e però in vigore la <i>Energy</i> 	<p>“Mettere in rete i percorsi ciclabili locali frammentati per creare collegamenti alle funzioni di valenza sovracomunali, in particolare a scuole superiori e nodi di interscambio modale”</p> <p>“Introdurre linee guida o strumenti normativi che promuovano un nuovo approccio all’ uso degli spazi per la viabilità, la sosta, la ciclabilità e la pedonalità evitando di relegare la realizzazione di percorsi ciclabili su spazi residuali, non ottimali per la ciclabilità sicura”</p> <p>“Garantire e/o migliorare gli standard di sicurezza alla rete della ciclabilità quotidiana tramite percorsi separati (anche dai pedoni), su sede propria, con intersezioni protette, continuità e caratteristiche omogenee”</p> <p>PRESA D’ATTO</p> <p>L’obbligo è previsto per i Comuni:</p> <p><i>Art. 6 I comuni inseriscono nei regolamenti edilizi norme per la realizzazione di spazi comuni negli edifici adibiti a residenza e attività terziarie o produttive per il deposito di biciclette.</i></p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p><i>Performance of Buildings Directive</i> (EPBD) che regola in modo molto netto questo importante passaggio della transizione ecologica (Art. 14 et al.), al quale anche l'Italia dovrà adeguarsi, e di cui il PRMT/C dovranno tenere conto.</p>	
13	COMUNE DI MILANO S1.2025.0000480 21.01.25	<p>Condivisi approccio e obiettivi del PRMC in particolare per la rilevanza della mobilità attiva per la ciclabilità quotidiana, intermodalità bici-TPL e logistica ciclabile.</p> <p>Segnala che Milano sta lavorando alla redazione delle Linee Guida per la mobilità attiva, per lo sviluppo della mobilità ciclistica e pedonale e si auspica un sempre maggiore coordinamento delle azioni e interventi tra Comune e altri enti.</p> <p>Si suggerisce di aggiungere un'azione specifica dedicata al potenziamento dei servizi destinati alla mobilità ciclistica con particolare riferimento alla realizzazione di velostazioni nelle stazioni di linee ferroviarie e trasporto pubblico di valenza sovracomunale (ad esempio Bovisa, Rogoredo, Lambrate ecc).</p> <p>Per le velostazioni localizzate nel Comune di Milano, si sottolinea la necessità di un coordinamento con l'Amministrazione comunale.</p> <p>In relazione ai possibili effetti ambientali, nel Rapporto ambientale vengono proposti orientamenti al fine di promuovere la sostenibilità ambientale nella fase DI ATTUAZIONE, che si ritengono esaustivi e utili anche come indirizzo per la pianificazione di livello locale.</p>	<p>PRESA D'ATTO</p> <p>COERENTE CON PRMC</p> <p>Sono indicate le velostazioni in corrispondenza delle stazioni ferroviarie e sono rappresentate le stazioni dove sono presenti servizi di TPL gomma di tipo R-link</p> <p>PRESA D'ATTO</p>
14	ATS BRESCIA S1.2025.0000499 21.01.25	<p>Evidenzia l'importanza di implementare gli interventi atti a favorire una cultura della sicurezza ambientale, attraverso percorsi di informazione e formazione continui negli ambiti scolastici.</p> <p>Attraverso il rafforzamento ed il finanziamento delle iniziative "piedibus" e "ciclobus", quali strategie ecologiche e salutari per</p>	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p> <p>In coerenza con gli orientamenti contenuti nel RA, in fase DI ATTUAZIONE il PRMC potrà promuovere informazione e formazione su sicurezza stradale e benefici della mobilità attiva e supportare iniziative di mobilità sostenibile presso le scuole.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>favorire una mobilità sostenibile nel tragitto scuola-casa, è possibile promuovere un cambiamento culturale delle future generazioni circa l'importanza della tutela ambientale.</p> <p>Ritiene opportuno che tra gli obiettivi aziendali delle pubbliche amministrazioni siano indicate le strategie attuate al fine di favorire la tutela ambientale. Ad esempio, in tema di smart working, quale contributo alla sostenibilità ed al miglioramento della qualità dell'aria, le relative statistiche dovrebbero essere implementate con il numero di giornate di lavoro agile per dipendente usufruite in un anno comprensive anche di una valutazione quantitativa in merito al risparmio dei combustibili tradizionali.</p> <p>Tra i criteri di valutazione dei servizi in appalto e subappalto, è auspicabile siano favorite le imprese a minor impatto veicolare per tipologia di mezzi utilizzati o per la limitata distanza dalla sede di svolgimento dell'attività.</p> <p>Consiglia di supportare le Amministrazioni comunali periferiche riguardo le azioni che mirano alla circolazione dolce attraverso i servizi di noleggio di mezzi sostenibili condivisi e disponibili in vari punti del territorio comunale, così come già previsto nelle città metropolitane.</p> <p>Suggerisce di indicare alle Amministrazioni comunali l'importanza di inserire tra gli obiettivi di sostenibilità nei Piani di Governo del Territorio la creazione di un sistema continuo e sicuro di piste ciclabili, al fine di promuovere la riduzione del traffico automobilistico ed incentivare la mobilità attiva in sicurezza.</p>	<p>PRESA D'ATTO</p> <p>PRESA D'ATTO</p> <p>COERENTE CON PRMC E PRMT Il PRMC e il PRMT comprendono una parte dedicata allo sviluppo della ciclabilità quotidiana come alternativa modale per gli spostamenti casa-scuola, casa-lavoro che sarà sviluppata a livello locale dai soggetti attuatori EELL</p>
15	COMUNE SEGRATE S1.2025.0000504	Rileva che non è stata inserita la previsione di realizzazione del cosiddetto "HUB Metropolitano Porta EST", per il quale da tempo	Nella tabella denominata "Infrastrutture per il trasporto pubblico - interventi sulle reti ferroviarie - azioni inerziali - scenari

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
	21.01.25	<p>sono stati assunti accordi e redatti progetti finalizzati alla sua realizzazione</p> <p>Evidenzia che:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a seguito della sottoscrizione dell'Accordo fra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano, Comune di Pioltello, Comune di Segrate, SEA S.p.A., WESTFIELD MILAN S.p.A. in data 02.09.2020, si è ottenuto un finanziamento europeo (Bando CEF 1) grazie al quale è stato redatto il Progetto preliminare del prolungamento della linea metropolitana M4 sino al punto di interscambio con la futura stazione ferroviaria di Porta EST; • sempre a seguito di finanziamento europeo (Bando CEF 2) sono in fase di stesura i PFTE relativi al prolungamento della linea metropolitana M4 sino alla stazione ferroviaria di Porta EST, il progetto della stazione ferroviaria stessa e il progetto della passerella ciclopedonale di scavalco NORD -SUD dello scalo di Milano Smistamento. • è in via di definizione il "Protocollo d'intesa per il coordinamento degli interventi previsti nell'ambito dell'Hub Porta Est" fra Regione Lombardia, Città Metropolitana di Milano, Comune di Milano, Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., Comune di Segrate, con l'adesione di WESTFIELD MILAN S.p.A. per la definizione dei ruoli e degli impegni dei diversi Enti e Soggetti coinvolti • il PFTE, "HUB Metropolitano Segrate – Porta Est Milano – prolungamento M4", aggiornato relativamente ad alcuni aspetti progettuali, è stato già oggetto di CdS convocata dal Comune di Milano in data 24.07.2024 	<p>2027/2032" e la tavola 5 (figura 210), con orizzonte 2032, si riporta l'intervento denominato NUOVA STAZIONE DI SEGRATE PORTA EST.</p> <p>Nella tabella "Infrastrutture per il trasporto pubblico - interventi sulle reti tram e metro e impianti a fune - azioni inerziali - scenari 2027/2032" e la tavola 3 (figura 212), con orizzonte 2032, si riporta l'intervento MM4 - PROLUNGAMENTO LINEA M4 (LINEA BLU LINATE - SEGRATE STAZIONE PORTA EST) avente l'obiettivo di fornire un sistema di trasporto di forza tra l'attuale terminal M4 di Linate e la futura stazione ferroviaria di Segrate PORTA EST</p>
16	FIAB COORDINAMENTO	La proposta di aggiornamento del PRMC non sembra attuare quanto previsto dalla Legge 2/2018 e richiamato dal Decreto 22	La proposta di aggiornamento del PRMC fa esplicito riferimento al PGMC di cui accoglie i contenuti.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
	LOMBARDIA S1.2025.0000613 23.01.25	<p>agosto 2022, decreto di approvazione del Piano Generale della Mobilità Ciclistica (PGMC)</p> <p>Nello specifico, l'art. 5 della suddetta legge dal titolo "Piani regionali della mobilità ciclistica" definisce nel dettaglio i contenuti dei piani regionali precisando (paragrafo 1) che gli stessi <i>"dovranno essere redatti in coerenza con il piano regionale dei trasporti e della logistica e con il Piano nazionale della mobilità ciclistica"</i>. Inoltre, lo stesso paragrafo precisa che il piano dovrà soddisfare <i>"sia le esigenze quotidiane sia le attività turistiche e ricreative nel territorio regionale"</i>.</p> <p>Il piano, quindi, dovrà da una parte essere coerente, e quindi recepire, i contenuti del PGMC e dall'altro avere una valenza turistico/ricreativa abbinata a una valenza di mobilità urbana/sistematica.</p> <p>Con il paragrafo 2 dell'art. 5, la legge si spinge oltre affermando che <i>"il piano regionale della mobilità ciclistica dovrà assumere e valorizzare quali dorsali della rete regionale gli itinerari della Rete ciclabile nazionale «Bicitalia»"</i>. Cosa tra l'altro ribadita, per evitare fraintendimenti, nei commi successivi dello stesso paragrafo nei quali si dice che il PRMC definisce, comma a: <i>"la rete ciclabile regionale, che è individuata in coerenza con la Rete ciclabile nazionale «Bicitalia»omissis"</i>; e comma b: <i>"la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete ciclabile nazionale «Bicitalia» e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete «Bicitalia»"</i>.</p> <p>Il presente piano non delinea strategie e attività relativamente all'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per le esigenze</p>	<p>I percorsi proposti (fig 45 e schede) comprendono tutti gli itinerari della rete del PGMC (Bicitalia 2022 e proposte Regione Lombardia in PGMC) e i percorsi indicati nel PRMC 2014 (ex PCIR)</p> <p>Come rappresentato nello schema di struttura e contenuti del piano il PRMC contiene una sezione dedicata alla ciclabilità</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>quotidiane ed ha un taglio prettamente cicloturistico. Riteniamo che questa avrebbe potuto essere l'occasione per inserire, oltre all'analisi delle potenzialità nell'ambito degli spostamenti quotidiani, anche indicazioni operative in merito agli spostamenti quotidiani ed alla necessità di un cambiamento di paradigma nella gestione della mobilità delle aree urbane. Aspetto che, peraltro, è affrontato nel Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana, a cui si chiede che questo Piano faccia quantomeno riferimento</p> <p><i>Il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica disciplina l'intero sistema ciclabile regionale ed è redatto sulla base dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile e dei relativi programmi e progetti presentati dai Comuni e dalle Città metropolitane, assumendo e valorizzando, quali dorsali delle reti, gli itinerari della Rete Ciclabile nazionale "Bicitalia"</i></p> <p>Non risulta vengano riportati i Piani Provinciali e di Città Metropolitana che hanno valenza anche per gli spostamenti quotidiani. Ad esempio, non viene citato il Piano della Città Metropolitana "Cambio" in realizzazione su 5 linee con i fondi PNNR mentre invece viene citato il vecchio piano, ormai obsoleto, Mibici.</p> <p>Gli itinerari della rete Ciclabile nazionale "Bicitalia" vengono solo in parte riportati, vengono rinominati e spezzati in più percorsi regionali, perdendo così il valore gerarchico di "Percorso nazionale" contraddicendo, quindi, le indicazioni del Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana ed Extra Urbana. A titolo di esempio, non viene riportata la Ciclovía AIDA, presente nella Rete Bicitalia</p>	<p>quotidiana e una sezione dedicata all'intermodalità ciclistica. Entrambe le sezioni sono presenti sia nella proposta di PRMC sia nella proposta di PRMT. La presenza di questi temi nel PRMT è stata inserita per rafforzare la proposta dell'alternativa ciclabile ad altri modi.</p> <p>Le strategie relative alla ciclabilità quotidiana sono nel cap. 5.3.1 come richiamo al PRMT che le contiene.</p> <p>Il cap. 6.1.2 è relativo alle azioni per la ciclabilità quotidiana e il cap. 6.1.4 alla raggiungibilità ciclistica del sistema del trasporto collettivo.</p> <p>Gli itinerari della rete nazionale-regionale sono stati aggiornati ad esito di un lavoro di ricognizione dello stato di attuazione che ha visto il confronto ed il coinvolgimento attivo, in particolare, delle Province e di Città Metropolitana di Milano finalizzato ad approfondire lo stato delle pianificazioni in relazione al vigente PRMC insieme ad eventuali proposte di modifiche di tracciato. Tuttavia, si tratta di un aggiornamento degli itinerari individuati nel PRMC 2014 sulla base dei quali Province e CMM hanno sviluppato successivamente i propri strumenti di pianificazione.</p> <p>Il riferimento a Mibici sarà aggiornato</p> <p>Gli itinerari Bicitalia sono riportati integralmente con le denominazioni dei percorsi regionali (ex PCIR 2014) corrispondenti. In fase DI ATTUAZIONE saranno indicate entrambe le denominazioni e numerazioni nella cartellonistica.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Viene quindi disattesa la Legge 2/2018 che stabilisce:</p> <p>a) ... la Rete Ciclabile Regionale, che è individuata in coerenza con la Rete Ciclabile Nazionale “Bicitalia”</p> <p>b) ... la puntuale individuazione delle ciclovie che ricadono nel territorio regionale incluse nella Rete Ciclabile Nazionale Bicitalia e le eventuali proposte di integrazione o modifica della suddetta Rete Bicitalia</p> <p>Viene quindi disattesa la Legge 2/2018 quando prevede all’interno dei Piani Regionali:</p> <p>f) ... gli indirizzi relativi alla predisposizione delle reti ciclabili urbane ed extra urbane, delle aree di sosta delle biciclette, dei provvedimenti relativi alla sicurezza dei pedoni e dei ciclisti, nonché gli interventi necessari a favorire l’uso della bicicletta nelle aree urbane</p> <p>Sembra anche mancare tutta la parte relativa alla</p> <p>g) ... la procedura di recepimento indirizzi di cui alla lettera f) negli strumenti di pianificazione territoriale ed urbanistica, nei regolamenti edilizi e negli interventi di costruzione o ristrutturazione degli edifici pubblici, con particolare riferimento a quelli scolastici</p> <p>Nell’individuazione dei 25 percorsi regionali vengono inoltre elencati percorsi molto disomogenei tra loro, con distanze chilometriche che vanno da 2-300 km a pochi km, non consentendo di tracciare una gerarchia tra le diverse reti ed una priorità di intervento.</p>	<p>Questi contenuti sono presenti nel cap. 6.1.1 l’importanza della sicurezza, 6.1.2 azioni per la ciclabilità quotidiana, 6.2.4 gestione della rete ciclabile e delle dotazioni per la ciclabilità, 6.2.5 promozione della ciclabilità</p> <p>Si veda capitolo 6.2 Attuazione del Piano: disposizioni e criteri</p> <p>Per le priorità di intervento relative alla ciclabilità quotidiana il riferimento è la fig. 32 di riepilogo dell’analisi dei dati di domanda, il tema è poi sviluppato nel cap. 6.1.2 azioni per la ciclabilità quotidiana sezione “fabbisogni individuati/ ipotesi che saranno oggetto di studi e approfondimenti”. Per l’attuazione della rete nazionale-regionale il riferimento è la fig. 56. Saranno da attuare prioritariamente i collegamenti attualmente su strada e migliorate le situazioni di promiscuità bici-pedoni.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Scheda n. 2 “Pedemontana Alpina”: il testo descrittivo non corrisponde alla traccia, non vi è alcun cenno alla diramazione verso/lungo il Lago di Garda (diramazione che non ha ragione di esistere perché il Lago è già interessato sia dalla Ciclovía del Garda (scheda n. 19) sia da quella della Valsabbia (scheda n. 22)</p> <p>Scheda n. 17 “Ciclabile Tirrenica”: non riteniamo opportuno denominare la ciclovía “Tirrenica” quando, con lo stesso nome, esiste una ciclovía nazionale inserita nel PGMC</p> <p>Scheda n. 19 “Garda”: la descrizione dell’itinerario non prevede alcun passaggio in barca, in netta contrapposizione con quanto dichiarato in più occasioni dalla regione stessa</p>	<p>La scheda di percorso 2 fa riferimento al percorso “Pedemontana Alpina” come indicato nel PRMC 2014 e Schema BICITALIA del PGMC (che non contiene GARDA) – per la diramazione lungo il lago di Garda è in fase di progettazione un servizio di navigazione dedicato</p> <p>La denominazione è la stessa del PRMC 2014</p> <p>La descrizione dell’itinerario fa riferimento al percorso indicato nel PFTE. Il PFTE è in fase di aggiornamento con la progettazione di un servizio di navigazione come indicato dal Tavolo tecnico operativo del MIT.</p>
17	RISERVA NATURALE PIAN DI SPAGNA E LAGO DI MEZZOLA S1.2025.0000614 S1.2025.0000615 23.01.25 23.01.25	Trasmette la documentazione tecnica adottata con deliberazione della Comunità della Riserva n. 02/2024, relativa alla "VARIANTE PUNTUAL/E/INTEGRAZIONE AL PIANO DI GESTIONE DELLA RISERVA NATURALE PIAN DI SPAGNA E LAGO DI MEZZOLA FUNZIONALE ALLA DEFINIZIONE DELL'ASSETTO DELLA MOBILITA' DOLCE IN ADEGUAMENTO AL PIANO REGIONALE DELLA MOBILITA' CICLISTICA"	NON ACCOGLIBILE Negli itinerari sono inseriti solo tratti già realizzati e eventuali tratti di collegamento su strada comunque percorribili anche se non in condizioni ottimali. Eventuali varianti potranno essere inserite negli aggiornamenti quando realizzate L’itinerario viene aggiornato in base ai tratti realizzati o percorribili su strada tra Colico e Dubino. Si conferma il passaggio sul ponte attuale in prospettiva della realizzazione di una passerella dedicata, tra il Ponte del Passo e la stazione di Dubino si conferma il tracciato che attraversa il centro di Dubino. A nord della stazione il passaggio su viabilità esistente fino al raggiungimento del percorso ciclabile.
18	PROVINCIA DI BRESCIA S1.2025.0000616 23.01.25	In merito ai tracciati presenti nel PRMC segnala differenze significative rispetto ai tracciati "Villoresi" e sulla "Brescia-Mantova". Chiede la trasmissione degli shapefile dei tracciati del	Si segnala che i tracciati costituiscono la proposta di aggiornamento del PRMC, pertanto, possono differire dai tracciati del PRMC 2014. Il tracciato BS-MN fa riferimento alla rete del PGMC, non era presente nel PRMC2014.

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>PRMC, al fine di poter riscontrare e comunicare gli scostamenti tra i tracciati del PRMC e i tracciati della pianificazione provinciale.</p> <p>Riscontra l'assenza del tracciato che interessa la Valle Trompia, del quale la Comunità Montana aveva chiesto l'inserimento in sede di 1^ conferenza di VAS.</p> <p>Sottolinea la necessità che lo sviluppo del sistema di infrastrutture per i trasporti di persone e merci consideri anche gli obiettivi della Strategia Regionale per la Biodiversità e quelli del PREACC onde concorrere in termini di effettività alla resilienza del territorio lombardo, con riguardo sia alla conservazione della biodiversità sia ai cambiamenti climatici, anche attraverso le cosiddette misure eco system – based (azioni rivolte ad una gestione sostenibile del territorio attraverso interventi di sviluppo, conservazione, recupero e restauro dei servizi ecosistemici).</p> <p>Ritiene che la resilienza del sistema territorio – ambiente debba essere alimentata anche attraverso la localizzazione di tracciati/aree di servizio la cui progettazione preveda non solo suggerimenti ma soprattutto la attivazione di misure di conservazione della biodiversità, di conservazione delle Aree protette e dei Siti RN 2000, nonché il risarcimento ecologico delle aree agricole e forestali compromesse che, una volta impermeabilizzate e frammentate, vedono indebolite le loro naturali strategie di adattamento. Anche il PRMC risulta collegato, oltre che alla pianificazione regionale multisetoriale, alla</p>	<p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>Non fa parte degli itinerari della rete nazionale-regionale che fanno riferimento al PGMC e al PRMC 2014.</p> <p>La ciclovia della Val Trompia è stata inserita nella tabella in cui sono segnalate a titolo esemplificativo le pianificazioni/progettualità che, pur caratterizzate in molti casi da forti connotazioni di carattere turistico e fruitivo, rispondono alle macro-linee di azioni indicate per la ciclabilità quotidiana.</p> <p>COERENTE CON INDIRIZZI RA</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>pianificazione nazionale ed al PNACC, per quanto attiene la necessità di privilegiare soluzioni green che prevedono approcci basati sugli ecosistemi ed azioni a ridotto impatto sulle componenti ambientali. Non di meno, ritiene che il Programma in esame debba porre attenzione anche alla correlazione con la Strategia regionale per la Biodiversità e preveda tutte le azioni necessarie per non compromettere ulteriormente la situazione</p> <p>Per quanto attiene alla conservazione e all'inserimento della rete ecologica e delle infrastrutture verdi nella pianificazione urbanistica del territorio, ravvisa che anche il PRMC, comporta una sottrazione di suolo permeabile, compromissione e frammentazione di territorio appartenente anche ad aree protette e Siti RN 2000, come peraltro indicato al Cap. 4 dello studio di incidenza allegato al PRMC. Tuttavia, la rete ciclabile extra urbana spesso può essere identificata in tracciati che non necessariamente sono impermeabilizzati, soprattutto quando attraversa aree protette in senso lato (ivi compresi i PLIS, ad esempio).</p> <p>la creazione di nuove piste per la ciclabilità, anche quando accostata alla viabilità esistente, può divenire occasione per creare nuove formazioni lineari di valore ecologico e paesaggistico, attraverso la messa a dimora di siepi continue plurispecifiche. In questo caso, l'inserimento di nuovi elementi infrastrutturali nel territorio può comportare una minore alterazione delle componenti del sistema paesistico-ambientale</p> <p>E' sempre più consolidata la consapevolezza che salvaguardare la biodiversità implica ripristinare le condizioni affinché possa continuare ad assicurare i servizi ecosistemici che essa offre, per favorire la risposta naturale degli ecosistemi agli effetti dei</p>	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		cambiamenti climatici e garantirne il ruolo chiave per il benessere umano, tramite l'integrazione di tali tematiche nelle politiche economiche e di settore e con lo sviluppo di opportune azioni di adattamento. Ritiene perciò importante considerare un adeguato inserimento eco-paesaggistico dei progetti, in grado di mettere in relazione i tracciati con gli elementi territoriali propri del contesto.	
19	COMUNE DI ZIBIDO SAN GIACOMO S1.2025.0000617 23.01.25	Chiede di poter prendere in considerazione la possibilità di collegamenti tra i percorsi intorno alla Città di Milano che non debbano necessariamente transitare per quest'ultima. In particolare, suggerisce la previsione di collegamento tra i percorsi 5 ed 8 con i percorsi 9 e 10 attraverso il territorio del Comune di Zibido San Giacomo, transitando lungo la SP105 in Frazione di Badile e, successivamente, attraverso i tracciati locali della rete sovralocale denominata "Camminando sull'acqua", portarsi all'altezza del Comune di Trezzano S/N passando per le Frazioni di San Pietro Cusico e San Novo. Tali collegamenti favorirebbero gli spostamenti, sia per scopi turistici che per scopi lavorativi, nell'intorno sud-ovest del capoluogo lungo la direttrice nord-sud.	NON ACCOGLIBILE Non fa parte degli itinerari della rete nazionale-regionale che fanno riferimento al PGMC e al PRMC 2014. Il percorso descritto corrisponde a un arco della circolare 4 presente nella pianificazione della CMM
20	ATS BERGAMO S1.2025.0000629 23.01.25	Ritiene che il Rapporto Ambientale, accompagnato dal Quadro programmatico (anche di livello provinciale, metropolitano e locale) e il PRMC finale affrontino in modo adeguato le tematiche della ciclabilità quotidiana della Regione Lombardia riferibili alle competenze della scrivente ATS di Bergamo in materia di tutela della salute e dell'ambiente	PRESA D'ATTO
21	ATS MILANO S1.2025.0000636 23.01.25	Sarebbe utile avere una stima indicativa del consumo di suolo relativo alle previsioni del PRMC, anche in modo da poter prevedere eventuali interventi compensativi per il consumo di	ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>suolo avvenuto; in alternativa si chiede di indirizzare in modo più puntuale le specifiche compensazioni in fase DI ATTUAZIONE.</p> <p>In considerazione della prevista crescita della quota di grandi anziani, al fine di garantire la possibilità di fruizione dei percorsi dedicati alla mobilità attiva anche agli utenti più fragili, si ritiene necessario valutare, ed attuare, misure di sicurezza e fruibilità di detti percorsi (es. assenza di barriere architettoniche, continuità, ecc.). Dovrà, inoltre, essere predisposto un idoneo piano di manutenzione dei tracciati, volto a mantenere le condizioni di sicurezza; tale necessita risulta prioritaria anche a causa della crescita delle piste ciclabili avvenuta dal 2016 ad oggi.</p> <p>Ritiene necessario un focus approfondito relativamente alla sicurezza dei percorsi urbani, le cui strade sono state luogo del 77,1% degli incidenti avvenuti nel 2022 in Lombardia. Tale obiettivo potrà essere raggiunto anche tramite l' attuazione di appositi interventi educativi mirati a diversi utenti della strada</p> <p>Al fine di disincentivare l'utilizzo di mezzi di trasporto privati in un contesto in cui il tasso di motorizzazione risulta in continua crescita, ritiene necessario effettuare un focus in merito allo stato dei percorsi pedonali e ciclabili che consentono il collegamento con i servizi di interesse pubblico (es. scuole, ambulatori, negozi di</p>	<p>Data l'indeterminatezza delle azioni, non è possibile effettuare stime quantitative del consumo di suolo che potrà derivare dall'attuazione del PRMC.</p> <p>in fase di progettazione sarà posta particolare attenzione alla minimizzazione e mitigazione degli impatti negativi e alla compensazione degli impatti non eliminabili, in fase DI ATTUAZIONE sarà proposto un sistema per le compensazioni ambientali in grado di accrescere la significatività degli interventi di compensazione orientandoli sulla base delle priorità ambientali regionali.</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Si rimandano gli accorgimenti indicati nello sviluppo progettuale e nella realizzazione</p> <p>La manutenzione dei tracciati è demandata ai soggetti proprietari dell'infrastruttura a cui compete anche garantire il mantenimento delle condizioni di sicurezza.</p> <p>La scala del PRMC è regionale. La sicurezza è indicata come un tema centrale nello sviluppo della ciclabilità sovracomunale mettendo in luce il tema anche per lo sviluppo della ciclabilità locale e urbana.</p> <p>COERENTE CON PRMC E PRMT Il tema è trattato sia nel PRMC sia nel PRMT nelle sezioni dedicate alla ciclabilità quotidiana e alla raggiungibilità dei servizi di trasporto collettivo. Trattandosi di percorsi locali, i documenti di pianificazione regionale forniscono un insieme di criteri.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>vicinato, ecc.) tra cui il Trasporto Pubblico Locale. Tali percorsi dovranno prevedere anche idonei posti di ricovero per i ciclo-veicoli e la presenza di punti di ricarica per i veicoli elettrici.</p> <p>Al fine di favorire l'utilizzo dei percorsi dedicati alla mobilità attiva, con effetti positivi sia sulla salute che sulla qualità dell'aria, suggerisce di prevedere la possibilità di attuare specifiche convenzioni con aziende/Enti/istituti scolastici volti all'acquisto a prezzi calmierati di abbonamenti a veicoli in sharing.</p> <p>In merito alla scelta della localizzazione delle nuove tratte, ricorda i disposti della L.R. n. 7 del 30 aprile 2009 "interventi per favorire lo sviluppo della mobilità ciclistica". Propone, inoltre, di valutare attentamente il tipo di pavimentazione da utilizzare per la realizzazione dei nuovi percorsi favorendo, ove possibile, l'utilizzo di pavimentazione drenante al fine di favorire il deflusso delle acque piovane e la regolazione della temperatura percepita dagli utilizzatori. In merito a quest'ultimo aspetto chiede di favorire piantumazioni lungo i percorsi ciclabili, che garantiscano l'ombreggiatura durante l'estate e l'irraggiamento solare durante l'inverno.</p> <p>Nella documentazione vengono citate diverse iniziative attuate dal Comune di Milano al fine di regolamentare il traffico cittadino (es. Area B, Area C, Milano Città 30, ecc.). Ritiene necessario effettuare un focus anche sulle iniziative attuate da altre città al fine di estendere tali proposte e valutarne le ripercussioni dopo un periodo iniziale di attuazione.</p>	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Tali iniziative si inseriscono nel più ampio discorso del favorire forme di mobilità attiva che richiede un percorso attuativo tra i diversi soggetti coinvolti e che non può prescindere dalla disponibilità di risorse economiche. Per tali ragioni si rimanda alle fasi attuative del piano</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE La scelta della pavimentazione e delle opere a verde viene effettuata in fase DI ATTUAZIONE delle azioni del piano</p> <p>Il monitoraggio delle iniziative comunali è di competenza dei comuni attuatori. In fase di monitoraggio si può prevedere di sviluppare degli approfondimenti sulle esperienze urbane, al fine di trarne indirizzi Sarà in ogni caso interessante tenere conto delle "best practice" ai fini dell'aggiornamento del PRMC</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Ritiene che il monitoraggio del Piano proposto, con cadenza annuale, debba essere integrato con l'indicazione dei limiti di accettabilità e le responsabilità del monitoraggio stesso.</p> <p>Ritiene, infine, che per efficientare gli esiti del Piano, le previsioni dovranno essere correlate a quanta previsto dal PRMT in fase di aggiornamento, anche al fine di valutarne gli effetti cumulati</p>	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE Il monitoraggio prevede la verifica dell'attuazione delle azioni del PRMC con particolare riferimento alla verifica della continuità delle reti ciclabili, alle loro caratteristiche infrastrutturali e alle connessioni di scuole e nodi del sistema del trasporto collettivo</p> <p>COERENTE CON PRMC E PRMT Si conferma l'intenzione di attuare le strategie e azioni per la ciclabilità come parte del sistema complessivo regionale della mobilità oggetto del PRMT. Il monitoraggio del PRMC restituirà al PRMT informazioni che saranno utili per il calcolo degli indicatori di livello più generale del monitoraggio del PRMT.</p>
22	<p>PARCO GRUGNOTORTO S1.2025.0000622 23.01.25</p>	<p>Richiede di prevedere tra le strategie di interesse regionale, da programmare e pianificare nell'ambito del PRMC, la progettualità denominata "MI-ME – Ciclovia e infrastruttura verde da Milano a Meda", un progetto di mobilità attiva dolce di circa 23 km che interessa 9 comuni tra la provincia di Monza e della Brianza e la Città Metropolitana di Milano</p> <p>Il progetto, sviluppato dal Consorzio Parco Grugnotorto Villoresi e Brianza Centrale (GruBria), anche tramite il cofinanziamento di Provincia di Monza e della Brianza, e condiviso con Città Metropolitana di Milano e con in Comuni interessati, prevede la realizzazione di un'infrastruttura fruitiva integrata con sistemi verdi lungo una delle maggiori direttrici per la mobilità in generale e per quella dolce in particolare.</p>	<p>COERENTE CON PRMC La ciclovia "MI-ME – Ciclovia e infrastruttura verde da Milano a Meda" è stata inserita nella tabella in cui sono segnalate a titolo esemplificativo le pianificazioni/progettualità che, pur caratterizzate in molti casi da forti connotazioni di carattere turistico e fruitivo, rispondono alle macro-linee di azioni indicate per la ciclabilità quotidiana. Non fa parte degli itinerari della rete nazionale-regionale che fanno riferimento al PGMC e al PRMC 2014</p>
23	<p>PROVINCIA DI MANTOVA S1.2025.0000637 23.01.25</p>	<p>Chiede di inserire nella rete ciclabile regionale:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. "Ciclovia Claudia Augusta": dall'Austria, attraverso Resia, Malles, Merano, Bolzano, verso Ostiglia, individuata nella Rete 	<p>COERENTE CON PRMC Il tratto lombardo della ciclovia è inserito</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Ciclabile Nazionale (RCN) Bicalia con il numero 13. L'itinerario è formato da due varianti: da Trento il percorso si divide in Via Claudia Augusta "Altinate" verso Altino presso Venezia passando per Feltre e in Via Claudia Augusta "Padana" verso Verona e Ostiglia sul Po. L'itinerario da Donauwörth fino a Ostiglia è lungo 650 km ed il percorso nel tratto lombardo, seppur della lunghezza di 8 km, attraversa un ambito di elevato interesse naturalistico quale le Paludi di Ostiglia (Riserva naturale e sito appartenente alla Rete Natura 2000 ZPS IT20B0008 e SIC IT20B0016). È presente della segnaletica specifica lungo tutto l'itinerario, oltre a guide turistiche e mappe interattive e sono presenti servizi a supporto del turista quali shuttle per tutti i valichi e shuttle per il trasporto di ritorno dall'Italia alla Germania.</p> <p>2. "Ciclovía Sinistra Po": da Viadana sino ad Ostiglia attraverso Torre d'Oglio, Borgoforte e Governolo. La Ciclovía è individuata nella Rete Ciclabile Nazionale (RCN) Bicalia con il numero 2, oltre ad essere identificata a livello europeo come EuroVelo 8. La ciclovía era già presente nel Piano Regionale della Mobilità ciclistica della Regione Lombardia del 2014 e nel Piano delle Piste e dei Percorsi Ciclopeditoni della Provincia di Mantova del 2006. L'itinerario da Governolo sino al confine del comune di Ostiglia fa parte della Ciclovía del Po-Mincio-Garda CV5 (Malcesine – Mantova - Porto Tolle) inserita nel Piano della Mobilità Ciclistica della Regione Veneto. Questi territori inoltre sono interessati dalla Riserva MaB UNESCO Po Grande, riconosciuta ufficialmente il 19 giugno 2019.</p> <p>3. "Dorsale dal Garda al Po": la Dorsale dal Garda al Po è composta da tre ciclovie:</p>	<p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>L'allegato C del PGMC, nella descrizione degli itinerari Bicalia, riporta testualmente: <i>"Itinerario BI 2 - del PO</i> <i>Lunghezza: circa 750 km (no due sponde)</i> <i>Regioni attraversate: Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Veneto.</i> Descrizione: <i>sentieri e percorsi più o meno attrezzati, piste ciclabili e viabilità a scarso traffico, connessi l'uno all'altro per creare un'unica grande infrastruttura pedalabile in sicurezza. È parte di EuroVelo 8 itinerario europeo da Cadice ad Atene. In parte già inserita nel SNCT."</i></p> <p>L'ultima frase richiama la ciclovía VENTO, inserita nel SNCT. Eventuali itinerari paralleli o complementari all'asse portante VENTO si ritengono di importanza locale</p> <p>NON ACCOGLIBILE</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<ul style="list-style-type: none"> • Ciclovie delle Colline Moreniche. Da Desenzano verso Lonato, Castiglione delle Stiviere, Solferino, Cavriana sino a Volta Mantovana dove qui si biforca in due rami uno a nord verso Castellarò Lagusello e Monzambano con arrivo a Ponti sul Mincio e l'altro a sud verso Pozzolo. Entrambi i rami confluiscono sulla Ciclovía del Sole. Questa ciclovía intercetta inoltre a Desenzano la Ciclovía Del Garda e la Ciclovía Pedemontana. La ciclovía, già presente nella prima stesura del Piano delle Piste e de Percorsi Ciclopedonali della Provincia di Mantova del 2006, si sviluppa nell'ambito delle colline moreniche caratterizzato da un sistema storico insediativo e paesistico ambientale peculiare (borghi rurali e dai nuclei urbani storici; boschi, prati aridi, terrazzi morfologici, orli di scarpata, ecc). L'itinerario interessa i comuni di Castiglione delle Stiviere, Solferino, Cavriana, Volta Mantovana, Monzambano, Ponti sul Mincio e Marmirolo, dove sono presenti oltre a Parchi locali di interesse Sovracomunale (Castiglione delle Stiviere e Solferino), Riserve naturali (Complesso Morenico di Castellarò Lagusello), Siti di interesse Comunitari (Complesso Morenico di Castellarò Lagusello e di Castiglione delle Stiviere) e siti Unesco (Siti Palafitticoli di Bande e Fondo Tacoli a Castellarò Lagusello). L'itinerario si sviluppa lungo percorsi ciclopedonali sterrati e asfaltati, su strade vicinali e su piste ciclopedonali esistenti ed è individuato dalla segnaletica dedicata (pannelli informativi e segnaletica direzionale). • Ciclovía Destra Mincio: da Pozzolo sino al Borgo delle Grazie di Curtatone, attraversando Goito e Rivalta sul Mincio. La ciclovía era già presente nel Piano delle Piste e dei Percorsi Ciclopedonali della Provincia di Mantova del 2006. La ciclovía si sviluppa all'interno del Parco Regionale 	<p>Gli itinerari non fanno parte della rete nazionale-regionale che fa riferimento al PGMC e al PRMC 2014.</p> <p>I tracciati indicati costituiscono una importante rete che si inserisce tra gli assi portanti della rete nazionale-regionale.</p> <p>Dato il numero di comuni interessati, i percorsi potrebbero avere una valenza di ciclabilità quotidiana di collegamento locale.</p> <p>Inserita come esempio di ciclabilità quotidiana e eventuale intermodalità la ferrovia dei due laghi proposta dalla Provincia di Mantova.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>del Mincio ed è suddivisa in due tronchi: Pozzolo – Goito e Goito - Grazie. Il tratto di ciclovia che collega Pozzolo a Goito, attualmente si snoda lungo una strada con un traffico moderato, ma le Amministrazioni locali e la Provincia di Mantova stanno lavorando per sviluppare un nuovo tracciato [...]</p> <p>Il tratto che collega Goito al Borgo delle Grazie rappresenta un'opportunità unica per esplorare un'area ricca di bellezze naturali e culturali [...]</p> <p>La presenza di attracchi fluviali permette di sviluppare anche l'intermodalità bici+barca.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ciclovia del Serraglio [...] La ciclovia collega il borgo delle Grazie a Buscoldo e a Borgoforte ed offre un affascinante viaggio attraverso la storia e la geografia della zona. [...] Oggi, il tratto che collega il borgo delle Grazie, Buscoldo e Borgoforte non solo rappresenta un importante percorso ciclopedonale, ma offre anche l'opportunità di esplorare i resti di questo passato fluviale. <p>Si chiede inoltre di modificare le seguenti ciclovie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. "Ciclovia delle Risaie" Attualmente la ciclovia delle Risaie nel tratto tra Marcaria e Mantova si sovrappone alla Ciclovia Tirrenica, alla Ciclovia dell'Oglio e alla Ciclovia Brescia Mantova. Il tratto si sviluppa lungo l'argine destro dell'Oglio sino al ponte di barche di Torre d'Oglio, prosegue lungo l'argine sinistra Po sino a Scorzarolo per poi risalire verso Mantova attraverso strade basse. Si chiede di sostituire il tratto sopra descritto con un itinerario già da tempo presente che parte da Marcaria e giunge a Mantova attraversando la pianura irrigua e il borgo delle Grazie, un itinerario e che ha una propria valenza storica e 	Idem

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		<p>paesaggistica in quanto mette in connessione i due Parchi Regionali Oglio Sud e Mincio. Questo nuovo tracciato si configurerebbe quindi come tratto della Ciclovía delle Risaie nel territorio mantovano. Inoltre, si chiede di aggiornare il tracciato da Mantova sino a Castel d’Ario con il tracciato trasmesso</p> <p>2. “Ciclovía Tirrenica”: Chiede di aggiornare i seguenti tracciati:</p> <ul style="list-style-type: none"> - percorso da Mantova sino a Porto Mantovano; - percorso da Sabbioneta sino a Commessaggio: con i tracciati trasmessi. 	<p>ACCOGLIBILE inseriti nella revisione del PRMC</p>
24	<p>ARPA LOMBARDIA S1.2025.0000693 24.01.25</p>	<p>Vengono proposte alcune osservazioni di carattere generale relativamente ai possibili effetti ambientali connessi alla realizzazione delle infrastrutture per la ciclabilità legate in particolar modo alle fasi attuative degli interventi.</p> <p>IMPATTI AMBIENTALI le aree in cui verranno realizzate le nuove infrastrutture o modificate quelle esistenti, per adeguarle alle strategie regionali per la ciclabilità, dovranno essere oggetto di una valutazione dello stato delle relative matrici ambientali, per accertare se siano eventualmente presenti dei siti con procedimenti di bonifica in corso ai sensi del d.lgs. 152/06, o anche conclusi, per verificare, in questo secondo caso, se le aree bonificate presentano dei vincoli all’utilizzo</p> <p>in fase di progettazione e valutazione dei singoli interventi andrà prestata attenzione a possibili interferenze dei tracciati e/o dei manufatti di nuova realizzazione con siti potenzialmente contaminati o contaminati di rilevanza comunale e/o regionale e/o</p>	<p>ATTINENTI ALLA FASE DI ATTUAZIONE In fase di progettazione e realizzazione degli interventi si potrà tenere conto dei suggerimenti specifici proposti nell’osservazione</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>di interesse nazionale (SIN) che andranno gestiti secondo le procedure amministrative e operative previste dal titolo V, parte quarta del d.lgs 3 aprile 2006, n. 152 e dalla normativa regionale in materia</p> <p>andrà prestata particolare attenzione anche al tema della gestione delle terre e rocce da scavo. In particolare, quando la realizzazione di infrastrutture dovesse comportare lo scavo di significativi quantitativi di materiale sarà opportuno valutare la possibilità di gestirlo e riutilizzarlo come “sottoprodotto”, accertando che sussistano i presupposti indicati nel DPR 120/2017 per qualificarlo come tale</p> <p>valutare adeguatamente il tema del fondo naturale. La sua mappatura e l’individuazione dei relativi valori di riferimento sono infatti una base informativa fondamentale nella gestione dei siti contaminati e dei materiali da scavo in tutti quei casi in cui si rilevino, durante la realizzazione di infrastrutture, superamenti dei limiti nella matrice suolo imputabili a fenomeni naturali, non legati quindi ad una reale contaminazione antropica</p> <p>andrà prestata attenzione anche ai possibili impatti dei manufatti di nuova realizzazione con le acque sotterranee, al fine di limitare le possibili interferenze col deflusso idrico sotterraneo e con la qualità delle acque stesse, soprattutto in corrispondenza di areali con limitata soggiacenza; in caso di potenziali criticità gli interventi dovranno prevedere un adeguato Piano di Monitoraggio, mediante localizzazione di idonei punti di campionamento a monte e a valle rispetto alle opere che possono determinare interferenze</p> <p>sistemi di illuminazione a servizio delle piste ciclabili e delle aree pertinenti dovranno essere conformi ai disposti della LR 31/2015</p>	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>“Misure di efficientamento dei sistemi di illuminazione pubblica esterna con finalità di risparmio energetico e di riduzione dell’inquinamento luminoso”; a riguardo si segnala che risulta in fase di realizzazione il regolamento attuativo. La modulazione dell’intensità luminosa e l’orientamento dei punti luminosi dovranno essere valutati anche in relazione alla tutela della fauna, con particolare attenzione alle aree protette</p> <p>determinare potenziali impatti negativi in termini emissioni rumorose per ecosistemi e fauna, soprattutto per effetto della ciclabilità turistica e del tempo libero che se, da un lato, favorisce l’accessibilità ad ambiti naturalistici, dall’altro, però, aumenta la pressione turistica e il rumore di origine antropica su tali ambiti</p> <p>Sottolinea l’importanza che nel PRMC venga valutata e considerata l’eventuale interferenza della rete ciclabile configurata nel Piano con le zone silenziose di cui alla Direttiva END, per quanto riguarda, ad esempio, l’ubicazione dei punti di sosta, ristoro, di manutenzione, ciclofficine che potrebbero rappresentare punti con una concentrazione del rumore di origine antropica. Si suggerisce di prevedere uno specifico indicatore, al fine di monitorare l’eventuale interferenza del sistema ciclabile lombardo con le suddette zone silenziose.</p> <p>gli interventi sulle infrastrutture ciclopedonali comportano l’attivazione di cantieri le cui lavorazioni/macchine operatrici determinano un importante impatto acustico sull’ambiente e sulle persone. Ritiene opportuno che questo aspetto sia adeguatamente preso in considerazione, evidenziando l’importanza che siano previste tutte le necessarie azioni mitigative soprattutto per quei cantieri che andranno ad interferire con ambiti naturalistici</p>	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>Raccomanda di effettuare verifiche puntuali per constatare che l'eventuale aumento delle superfici impermeabilizzate (nei casi di ampliamento della sede viaria) sia compatibile con la normativa del PAI e non comporti aumento di pericolosità idraulica.</p> <p>Ritiene utile che il Piano in relazione alla potenziale produzione di rifiuti durante la realizzazione o riqualificazione delle infrastrutture ciclabili preveda:</p> <ul style="list-style-type: none"> - una corretta gestione dei rifiuti derivanti da demolizione e smantellamento di infrastrutture ciclabili, nonché da attività di riqualificazione delle stesse e, - la realizzazione e/o l'implementazione di un adeguato sistema di intercettazione dei rifiuti per limitare il più possibile il fenomeno dell'abbandono e favorire una raccolta differenziata di qualità. Lungo le piste ciclabili dovranno essere dunque predisposti idonei contenitori adibiti a raccolta differenziata segnalati da opportuna cartellonistica. Nelle aree fortemente turistiche una gestione virtuosa di questo flusso di rifiuti risulta strategica ai fini del contenimento dei rifiuti plastici e degli abbandoni. <p>SOSTENIBILITA' Fornisce una serie di raccomandazioni da considerare nella fase DI ATTUAZIONE del PRMC: adottare opportune scelte progettuali al fine di non interferire e/o sottrarre superfici riferibili ad habitat di interesse comunitario e aree limitrofe, ed attuare idonee modalità operative per non arrecare, anche temporaneamente, modifiche dei relativi caratteri strutturali (biotici e abiotici) e funzionali; - integrare le disposizioni ambientali richiamate dal PRMC rispetto alle seguenti indicazioni: 1. prevedere, nell'esecuzione dei lavori conseguenti ai fabbisogni di Piano e in alternativa alle previste restrizioni temporali,</p>	<p>ACCOGLIBILE Il box 5 del RA è stato integrato in considerazione dell'osservazione.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>l'affiancamento della Direzione Lavori con personale qualificato in campo biologico, naturalistico, ambientale al fine di escludere ogni pregiudizio al buon esito della fase riproduttiva delle specie di interesse conservazionistico e a tutela degli habitat di interesse comunitario. Tale personale dovrà verificare e documentare la corretta attuazione degli interventi secondo le previste disposizioni ambientali e, laddove ricorrano le condizioni, dovrà applicare ogni ulteriore misura a tutela degli elementi di interesse conservazionistico eventualmente interessati;</p> <p>2. orientare la previsione degli attraversamenti faunistici alla permeabilità, nelle infrastrutture ciclabili e ciclopedonali, al passaggio delle specie vagili di interesse comunitario, nel rispetto dei criteri per la sicurezza stradale, anche mediante passaggi per la fauna minore (tunnel per anfibi e rettili) e unitamente alle recinzioni di invito e ai dissuasori per l'accesso alla carreggiata;</p> <p>3. evitare nello sviluppo dei percorsi ciclabili e ciclopedonali il tombinamento anche parziale del reticolo idrografico minore (fossati compresi), fatta eccezione per il tratto necessario all'accesso ai fondi di proprietà;</p> <p>4. provvedere, nello sviluppo dei percorsi ciclabili e ciclopedonali, il recupero strutturale e compositivo delle siepi eventualmente presenti mediante l'integrazione con elementi arboreo arbustivi (laddove possibile preservando gli esemplari autoctoni già esistenti) al fine di costituire una fascia di adeguata ampiezza con struttura plurifilare e multiplana;</p> <p>5. prevedere nell'esecuzione delle opere a verde l'impiego di specie autoctone coerenti con la locale serie vegetazionale, prediligendo inoltre l'utilizzo di specie con frutti edibili per la fauna locale;</p> <p>6. impiegare sistemi di illuminazione in grado di attenuare la dispersione luminosa e la modulazione dell'intensità in funzione dell'orario e della fruizione degli spazi e altresì rispondenti ai</p>	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>seguenti criteri: flusso luminoso modulabile, bassa dispersione e con lampade a ridotto effetto attrattivo (con una componente spettrale dell'UV ridotta o nulla) in particolar modo nei confronti di lepidotteri, coleotteri, ditteri, emitteri, neurotteri, tricotteri, imenotteri e ortotteri;</p> <ul style="list-style-type: none"> – per le piste ciclabile in sommità del rilevato arginale, sia in caso di fiumi che di canali, prevedere le verifiche necessarie rispetto alle condizioni di sicurezza; – gli impianti o reti di drenaggio e raccolta acque meteoriche dovranno essere progettati e dimensionati in funzione della superficie di pista e della piovosità del luogo, prestando attenzione a <ul style="list-style-type: none"> – n° di pozzetti di ispezione e/o di caditoie; – lunghezza delle tratte di tubazione; – corrette pendenze della rete di drenaggio; – corrette pendenze della pavimentazione; – evitare i ristagni e gli accumuli; – facile pulizia delle condotte in caso di ostruzioni. <p>Infine, sempre in fase di progettazione e realizzazione di una pista ciclabile, dovrà essere tenuta in considerazione la presenza sul territorio delle stazioni di monitoraggio automatiche di ARPA Lombardia (rete idro nivometeorologica, rete geologica, rete qualità dell'aria). La pista ciclabile, anche attraverso le sue opere accessorie, non deve interferire con l'operatività della stazione o la qualità del dato raccolto: ad es. interrompendo l'alimentazione elettrica o il passaggio di cavi di collegamento, oppure con alterazioni delle misure dovute ad eccessiva vicinanza di asfalto, manufatti o vegetazione ai sensori. Deve essere preservato il libero accesso alla stazione per fini manutentivi, considerando la sicurezza, sia del personale tecnico incaricato sia dei fruitori della pista ciclabile. In caso di evidenza di eventuali disturbi effettuati dalla pista ciclabile ormai realizzata, dovrà essere concordata con</p>	

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>ARPA una soluzione per il ripristino dell'operatività della stazione. La posizione delle stazioni di monitoraggio è disponibile sul sito ufficiale di ARPA Lombardia.</p> <p>L'attuazione delle strategie e azioni indicate potrà comportare effetti potenzialmente positivi in termini di sviluppo della mobilità ciclistica, con conseguenti benefici ambientali. La realizzazione di percorsi fruitivi in ambiti naturalistici e paesaggistici potrebbe avere conseguenze importanti su delicati contesti ambientali, in ragione del significativo incremento della frequentazione, dell'introduzione di elementi inquinanti, dell'erosione del suolo causata dal calpestio, del disturbo alla fauna dovuto a rumore e inquinamento luminoso, con conseguente alterazione dell'equilibrio degli ecosistemi. Tenuto conto che, con l'eccezione delle ciclovie nazionali Sole (completata nel 2024) e Vento (in corso di realizzazione), i tracciati sono da intendersi indicativi, per gli itinerari che interesseranno siti di Rete Natura 2000, è auspicabile che la loro progettazione venga sottoposta a procedura di Valutazione di Incidenza, sia nei casi di nuova infrastrutturazione che di interventi di riqualificazione. In ogni caso, è opportuno che le modalità di intervento, la tempistica di cantiere, i criteri di sostenibilità e le eventuali opere di mitigazione e/o compensazione dei progetti che interessino Siti di Rete Natura 2000, nonché le differenti modalità di fruizione dei tracciati, vengano concordati con gli Enti Gestori dei Siti.</p> <p>nella implementazione di tali tracciati sarebbe importante porre molta attenzione a minimizzare il consumo di suolo e a progettare sistemazioni naturali del fondo (terra battuta o sterrato)</p> <p>Consiglia di prevedere opere di mitigazione/compensazione, come filari arborei o arbustivi autoctoni di connessione ecologica,</p>	<p>il decreto VINCA prevede che gli interventi previsti dal Piano, laddove non già sottoposti positivamente alle dovute Valutazioni ambientali, dovranno essere sottoposti a Valutazione di Incidenza in accordo a quanto disposto dalla DGR 5523/2021</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>passaggi protetti per la fauna, staccionate basse aventi la duplice funzione di impedire il “fuori pista” dei ciclisti e garantire la permeabilità alla fauna.</p> <p>Al fine di mantenere tali ambiti nel miglior stato di conservazione, sarebbe opportuno prevedere azioni di costante controllo della presenza e diffusione delle specie vegetali alloctone invasive, di cui alla D.g.r. n. XI/2658 del 16 dicembre 2019, soprattutto in fase di post cantierizzazione, in quanto esse rappresentano un elemento di forte criticità rispetto alla conservazione degli ambienti naturali.</p> <p>Eventuali servizi annessi (luoghi di soste, parcheggi di accesso...) dovrebbero preferibilmente utilizzare spazi già esistenti o da recuperare (per non consumare nuovo suolo) e tutelarne/migliorarne la qualità, adottando gli opportuni criteri di progettazione e realizzazione.</p> <p>definire a priori alcuni criteri per la sostenibilità ambientale delle aree parcheggio, quali l’impiego di materiali drenanti, il mantenimento di superfici altamente permeabili ed una opportuna dotazione di alberi e arbusti di specie autoctone ed ecologicamente idonee al sito</p> <p>al fine di incentivare e dare impulso al processo di rigenerazione urbana, il PRMC dovrebbe prevedere di inglobare aree degradate, sottoutilizzate o anche dismesse nei tracciati ciclabili (art. 2, c. 1, lettera e), LR 31/2014) favorendo la contestuale realizzazione e gestione di attrezzature, infrastrutture, spazi verdi e servizi</p> <p>MONITORAGGIO Sarebbe, invece, opportuno stabilire un unico criterio di raccolta ed elaborazione dei dati, e che quindi nel PMA ci si riferisca ad una</p>	<p>COERENTE CON PRMC Si rimanda al capitolo “ricognizione dei percorsi e costituzione di una base GIS di riferimento”</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>sola base geografica, al fine di monitorare lo stato di attuazione di tutti i PCIR (Percorsi Ciclabili di Interesse Regionale)</p> <p>viene indicato che al 2022 tutti i tracciati mostrano un processo di attuazione in corso, con una tabella che indica tutti i PCIR, i km pianificati al 2014 e i km realizzati al 2022. Nella descrizione dei percorsi (schede dei percorsi, in allegato al Documento di Piano del PRMC) e nel report di monitoraggio non vengono citati i comuni o Enti dove i tratti di PCIR non sono stati realizzati, considerato che la L.R. 30 aprile 2009 n. 7 individua le Province, Comuni, Enti gestori dei parchi regionali e locali, Comunità Montane tra i soggetti attuator</p> <p>in relazione al focus sulla connettività della Rete attuata al 2022 con i principali poli di interesse regionale (Università, Scuole Secondarie di I Grado e Poli Sanitari), per quanto riguarda le province di Varese-Como, si rileva che diversi poli non risultano intercettati dalla Rete pianificata nel 2014, specialmente l'area di Gallarate e Busto Arsizio, l'area di Saronno e l'area di Cantù. Si auspicano quindi azioni finalizzate all'incremento del grado di connettività</p> <p>Per quanto riguarda il trasporto bici sui mezzi del trasporto pubblico, occorre agire in modo da incrementare le tipologie di mezzi con spazi dedicati al trasporto bici ovvero agire sulle regole che l'operatore fissa per accedere al mezzo con la bici</p>	<p>Lo stato di attuazione è sintetizzato nella fig. 59</p> <p>La connettività del sistema scolastico è indicata nelle azioni per la ciclabilità quotidiana casa-scuola</p> <p>In termini di dotazione, relativamente al servizio ferroviario, i nuovi treni entrati in esercizio prevedono spazi dedicati al trasporto bici il cui utilizzo deve risultare coerente con le necessità di garantire adeguata capacità per l'offerta pendolare, rispettare i criteri di sicurezza sui mezzi ed essere compatibile con il modello di esercizio di Trenord. Il trasporto delle bici sui mezzi è pertanto da valutare anche in considerazione del flusso passeggeri nelle ore punta e in relazione al singolo itinerario. Sia nel PRMC sia nel PRMT sono indicate strategie e criteri per la raggiungibilità dei nodi di interscambio con le bici e per il loro ricovero.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>solo l'11,76% dei principali comuni lombardi (con più di 25.000 abitanti), risulta aver adottato uno strumento di pianificazione della ciclabilità (Biciplan). Anche in questo caso sarebbe opportuno dare maggior visibilità a questo obiettivo e incentivarne l'implementazione</p> <p>Sarebbe utile indicare nel Report di Monitoraggio i km realizzati effettivamente per ogni Comune e con l'indicazione del soggetto attuatore, al fine di avere uno strumento utile da poter utilizzare prontamente per sollecitare e adottare tutte le azioni previste al punto 3.5 del Manuale per la realizzazione della Rete Ciclabile Regionale, adottato con Deliberazione di Giunta Regionale n. VI/47207 del 22 dicembre 1999</p> <p>In caso di mancata progettazione e realizzazione degli obiettivi del PRMC, sarà utile adottare quanto previsto dal Manuale per la realizzazione della Rete Ciclabile Regionale, ossia la costituzione di un tavolo di concertazione al quale sono chiamati a partecipare:</p> <ul style="list-style-type: none"> - i funzionari regionali preposti alla redazione dei piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica ai sensi dell'art. 2 della legge 366/98; - i rappresentanti delle Amministrazioni provinciali, dei Comuni e degli Enti Parco interessati dal tracciato; - i rappresentanti della FIAB o di altra associazione ciclistica sostitutiva. <p>In tale sede potranno essere definiti (o proposti sulla base di studi preliminari) i tracciati e il costo delle opere da realizzare, accertata la disponibilità e l'accessibilità delle aree da asservire, accertata altresì la disponibilità finanziaria, concordata la redazione di un</p>	<p>ACCOGLIBILE nel sistema di monitoraggio è inserito un indicatore sulla diffusione PUMS, il monitoraggio dei Biciplan potrà essere eventualmente integrato in relazione alla reperibilità dei dati</p> <p>È previsto che il monitoraggio sia effettuato su base geografica</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>progetto esecutivo e assegnato a un Ente ivi rappresentato, la cura e la gestione dei lavori fino al loro compimento.</p> <p>Auspica che Regione, secondo quanto previsto nella LR 7/2009, promuova anche, d'intesa con i soggetti attuatori, le associazioni di categoria ed il sistema scolastico, attività di informazione e formazione tese alla diffusione dell'uso della bicicletta, considerando gli aspetti inerenti alla sicurezza stradale, al benessere fisico ed al miglioramento degli stili di vita.</p> <p>La materia delle piste ciclabili era già prima della legge regionale disciplinata dal Decreto 30.11.1999 n.557 "Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili". Tale Regolamento già prevedeva che gli Enti locali si dotassero di un piano della rete delle piste ciclabili. Ritiene che, nelle indicazioni che il PRMC darà alle Province e ai Comuni, si possa dettare lo schema, individuato nel Decreto, delle quattro tipologie di itinerari ciclabili:</p> <ul style="list-style-type: none"> • piste ciclabili in sede propria; • piste ciclabili su corsia riservata; • percorsi promiscui pedonali e ciclabili; • percorsi promiscui ciclabili e veicolari, <p>oltre che i criteri per la progettazione degli itinerari ciclabili, i principali standards progettuali per le piste, la larghezza delle corsie e degli spartitraffico, le caratteristiche plano-altimetriche, gli attraversamenti ciclabili, la segnaletica stradale, le aree di parcheggio e le superfici ciclabili.</p> <p>Auspica che il Piano introiti le opere, facenti parte del "Piano Lombardia" (che prevede, complessivamente, 150 interventi per oltre 52 milioni di finanziamento regionale), ovvero i 62 interventi proposti, destinati a messa in sicurezza, potenziamento e nuove</p>	<p>Il tema è indicato nelle strategie</p> <p>Le caratteristiche sono definite dalla normativa citata, dal Codice della strada</p> <p>Si tratta di interventi di carattere locale che rispondono ai criteri indicati nel Piano Già inseriti nel Piano quando corrispondenti a tratti di itinerari della rete nazionale-regionale.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		realizzazioni, finalizzati a conseguire condizioni di maggiore efficienza e sicurezza della rete ciclabile della Lombardia, il cui finanziamento è suddiviso in tre annualità, dal 2024 al 2026	
25	ATS PAVIA S1.2025.0000595 24.01.25	<p>L'Unione Europea e l'OMS Europa stanno promuovendo politiche volte a incentivare l'attività fisica, evidenziando i benefici del ciclismo per la salute. Andare in bicicletta, ad esempio, riduce il rischio di malattie cardiovascolari come infarto e ictus, migliorando il benessere generale con soli 30 minuti al giorno di pedalata. Tuttavia, in Italia, le infrastrutture ciclabili sono spesso inadeguate: molte piste risultano insicure, degradate o mal progettate, e non collegano aree strategiche, mancando di continuità e connessioni funzionali per un utilizzo efficace.</p> <p>Gli itinerari ciclabili devono essere pianificati con l'obiettivo di migliorare l'accessibilità delle aree di interesse collettivo, creando connessioni tra ciclovie turistiche e i percorsi ciclabili urbani. Devono collegare il percorso ciclabile con le zone di interesse storico-culturale e con la rete di interscambio di trasporti pubblici. Inoltre, le piste ciclabili devono garantire l'accessibilità anche a persone con disabilità o mobilità ridotta, tramite soluzioni specifiche come percorsi guida e infrastrutture adattate.</p> <p>Una pianificazione urbana ed extraurbana che contempi la creazione di piste ciclabili rappresenta una misura efficace e gioca un ruolo decisivo, non solo per ridurre l'inquinamento dell'aria e l'incidentalità stradale, ma anche per promuovere e facilitare l'attività fisica delle persone e contribuire a ridurre la prevalenza delle malattie croniche non trasmissibili (MCNT).</p> <p>Ritiene opportuno che le piste ciclabili delle ciclovie turistiche garantiscano:</p>	<p>PRESA D'ATTO</p> <p>COERENTE CON PRMC</p> <p>Sono previste strategie specifiche per la continuità dei percorsi ciclabili e la connessione alle funzioni, si citano: Mettere in rete i percorsi ciclabili locali frammentati per creare collegamenti alle funzioni di valenza sovracomunali, in particolare a scuole superiori e nodi di interscambio modale Garantire e/o migliorare gli standard di sicurezza alla rete della ciclabilità quotidiana tramite percorsi separati (anche dai pedoni), su sede propria, con intersezioni protette, continuità e caratteristiche omogenee</p> <p>ATTINENETE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<ul style="list-style-type: none"> - sicurezza contro il rischio di incidenti e protezione personale; - separazione chiara dai flussi di traffico motorizzato; - pavimentazioni differenziate; - colorazioni specifiche per percorsi e attraversamenti; - protezione dalla sosta abusiva dei veicoli; - illuminazione adeguata nelle ore notturne; - segnaletica orizzontale, verticale e semaforica; - sistemi di protezione agli attraversamenti stradali; - ombreggiatura per la stagione estiva; - aree di sosta e riposo (anche notturno) attrezzate lungo i percorsi; - stazioni per la manutenzione e il pompaggio delle ruote; - stazioni di ricarica per bici elettriche. <p>Lungo le piste ciclabili, in corrispondenza di insediamenti urbani, nodi infrastrutturali e centri di servizi è fondamentale predisporre una rete adeguata di ciclo parcheggi sicuri, protetti dagli agenti atmosferici e opportunamente dimensionati. È consigliabile integrare questi spazi con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - sistemi di bike sharing; - punti di noleggio urbano. 	<p>Si rimanda l'applicazione dei criteri indicati nella fase di attuazione degli interventi</p> <p>COERENTE CON PRMC</p>
26	<p>COMUNE MANTOVA S1.2025.0000749 27.01.25</p>	<p>Si richiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> • per la "Ciclovía delle Risaie" la sostituzione del tratto tra Marcaria e Mantova, che attualmente si sovrappone alla Ciclovía Tirrenica, alla Ciclovía dell'Oglio e alla Ciclovía Brescia Mantova, con un itinerario già da tempo presente che partendo da Marcaria giunge a Mantova attraversando la pianura irrigua e il borgo delle Grazie. L'itinerario proposto ha una propria valenza storica e paesaggistica in quanto mette in connessione i due Parchi Regionali Oglio Sud e Mincio e si 	<p>NON ACCOGLIBILE</p> <p>Gli itinerari non fanno parte della rete nazionale-regionale che fa riferimento al PGMC e al PRMC 2014.</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>configurerebbe come tratto della Ciclovía delle Risaie nel territorio mantovano. Inoltre, si chiede di aggiornare il tracciato da Mantova sino a Castel d’Ario con il tracciato già trasmesso dalla Provincia di Mantova</p> <ul style="list-style-type: none"> • per la “Ciclovía Tirrenica”, l’aggiornamento del percorso da Mantova sino a Porto Mantovano con il tracciato già trasmesso dalla Provincia di Mantova <p>I percorsi sopra descritti sono inseriti anche nel PTCP approvato nel 2022 dalla Provincia di Mantova e riconosciuti come ciclovie appartenenti alla rete ciclabile di primo livello e come percorsi paesaggistici.</p>	<p>ACCOGLIBILE Inserito nella revisione del PRMC</p>
27	<p>PROVINCIA VARESE S1.2025.0000832 30.01.25</p>	<p>Segnala che Provincia di Varese sta elaborando la componente mobilità leggera nell’ambito della revisione PTCP. Tale lavoro sta sviluppando una cartografia di dettaglio con informazioni aggiornate rispetto a quanto trasmesso in precedenza a Regione; pertanto, si rimane disponibili per l’aggiornamento dei dati forniti, diversamente si chiede di evidenziare in modo chiaro la data di riferimento delle fonti usate da Regione.</p> <p>Condivide con il RA, quanto evidenziato circa l’effetto positivo sull’ambiente generato dalla rete ciclabile di scala vasta tra i principali si richiama l’abbassamento degli inquinanti in quanto alternativa di trasporto sostenibile, la conseguente miglior qualità della vita e della salute, e la più sostenibile modalità fruitiva del territorio in particolare dei contesti delicati dal punto di vista paesaggistico e naturale.</p> <p>Condivide altresì la valutazione proposta dal RA circa la necessità di considerare, non di meno, anche i potenziali impatti dei tracciati</p>	<p>PRESA D’ATTO</p> <p>PRESA D’ATTO</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità procedente
		<p>in particolare laddove interessino ambiti agricoli, naturali, di valenza paesaggistica, ciò sia per il consumo di suolo che potrebbe portare ad una frammentazione degli stessi, che per l'aumento della pressione fruitiva che può essere di disturbo agli equilibri naturalistici presenti.</p> <p>La valutazione della sostenibilità delle scelte puntuali non può prescindere dalla natura dei tracciati proposti, oltre che dalla scala di rappresentazione, in particolare il piano precisa <i>che le proposte di continuità sono da intendersi come indicazione della necessità di non interrompere i percorsi</i>, e prevede che, nella fase DI ATTUAZIONE (ovvero al suo recepimento negli strumenti provinciali e comunali) <i>si assicurino la continuità dei percorsi, anche se attuati su tracciati diversi dalle ipotesi proposte dal Piano</i>. Si valutano pertanto in primo luogo i criteri attuativi proposti dal RA che, si ritiene garantiscano adeguata attenzione alla sostenibilità ambientale anche delle fasi successive di diversa localizzazione e progettazione dei percorsi.</p> <p>L'approccio alla sostenibilità ambientale prende avvio dalle disposizioni per l'attuazione del piano che evidenziano che <i>la realizzazione della rete ciclabile non implica necessariamente la realizzazione di piste ciclabili ex-novo o di corsie riservate, ma può preferibilmente considerare le opportunità ed il miglior impiego delle strutture viarie esistenti, il riuso delle strutture inutilizzate (es. tratti stradali o ferroviari dismessi) oltre alla messa in atto di regole d'uso e all'installazione di segnaletica orizzontale e verticale ben progettata e posizionata, garantendo nel contempo i necessari requisiti di sicurezza</i>.</p> <p>Fermo restando la condivisione degli indirizzi di preferire il riuso di percorsi esistenti (peraltro confermati rispetto al PRMC vigente), si segnala come la sola messa in atto di regole d'uso su infrastrutture</p>	<p>PRESA D'ATTO</p> <p>Nella revisione sono meglio specificati: "al di fuori delle sedi stradale" oppure "su sede fisicamente separata dalla viabilità". Sono inoltre specificati anche i criteri nel caso di impossibilità di creare una sede separata (esempio: passi di montagna)</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>viarie potrebbe non garantire i requisiti di sicurezza richiamati. È opportuno, pertanto, che sia chiarita la coerenza di quanto sopra con l'indirizzo specifico per l'attuazione dei tracciati allo stato di fatto in promiscuo (<i>"alcuni collegamenti sono da sviluppare prioritariamente con soluzioni migliorative, andando ad individuare tracciati con le medesime funzioni di collegamento al di fuori dalle sedi stradali"</i>)</p> <p>Valutano appropriati i criteri che indirizzano le scelte dei percorsi e la loro attuazione verso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • il contenimento dell'impatto sul comparto agricolo (rispettando le specifiche norme di valorizzazione, uso e tutela previste dagli strumenti di pianificazione regionale e provinciale); • la conservazione della funzionalità idraulica del reticolo idrografico artificiale o seminaturale; • il contenimento dell'impermeabilizzazione del suolo (privilegiando i nuovi tratti su reticolo viario esistente). <p>con riguardo al tema dell'integrazione delle infrastrutture ciclabili nelle aree sensibili, fa presente che, per un equilibrio e un rispetto dei criteri fondamentali della ciclabilità, in particolare per i percorsi di rilevanza regionale e provinciale, è necessario garantire i principi di accessibilità, sicurezza, ed economicità intesa come costi di realizzazione, ma anche di facile manutenzione e durevolezza dell'infrastruttura. Al fine di garantire le suddette caratteristiche, fa presente che è di competenza della fase progettuale, la definizione delle tipologie di materiale a seguito di valutazione del sito specifica e del recepimento delle prescrizioni degli enti.</p> <p>considera in linea generale attinenti all'obiettivo di sostenibilità del Piano i principi cui il PRMC si ispira, in particolare:</p>	<p>PRESA D'ATTO</p> <p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<ul style="list-style-type: none"> • utilizzare nella fase DI ATTUAZIONE una progettazione integrata infrastruttura/conteso al fine di ricercare un equilibrio tra sviluppo ciclopedonale e contesto di riferimento; • la promozione della qualità urbana, la riqualificazione e la rigenerazione del sistema territoriale grazie alla rete di percorsi ciclabili proposti che saranno appunto, elemento di riqualificazione e opportunità paesaggistica (box4 - RA); • favorire la realizzazione dei percorsi ciclabili a vocazione turistica con standard di qualità e sicurezza elevati, con particolare attenzione all’inserimento negli ambiti naturalistici e paesaggistici. <p>Con riferimento alla figura di pag. 141, precisa che, il criterio di separazione dei flussi ciclabili con i flussi pedonali, in termini di sicurezza è un criterio da considerare in particolare in ambito urbano, diversamente si segnala che la realizzazione o riqualificazione di infrastrutture attualmente con utenza promiscua ciclopedonale, dividendone i flussi, comporta necessariamente l’ampliamento della sezione della pista che in contesti extra urbani potrebbe comportare maggior impatto ambientale e paesaggistico in contraddizione ai criteri stessi del PRMC.</p> <p>Nel Rapporto Ambientale sono stati valutati gli effetti dell’attuazione del Piano su qualità e uso delle acque, ma non sul Servizio Idrico Integrato. A livello generale non si ravvisano particolari criticità, tuttavia sarà necessario valutare gli effetti dell’attuazione di ogni singolo intervento soprattutto in termini di interferenze</p> <p>Valuta che quanto previsto dal piano sia sufficiente a garantire un’adeguata attenzione alla sostenibilità degli interventi</p>	<p>ATTINENTE ALLA FASE DI ATTUAZIONE</p> <p>Il tema dell’equilibrio tra il mantenimento delle caratteristiche di naturalità degli ambiti attraversati e la realizzazione di percorsi che ne consentano una fruizione ampia è da valutare attentamente per ogni singolo caso.</p> <p>La realizzazione o riqualificazione di infrastrutture con utenza promiscua pedonale e ciclabile in ambito extraurbano, in particolare in contesti naturalistici sarà da valutare nei singoli casi con un insieme di criteri che terranno conto anche del tipo e della quantità di frequentazione attesi</p> <p>PRESA D’ATTO</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>potenzialmente interferenti con le reti ecologiche nella fase di pianificazione, mentre nella fase di progettazione si ritiene che i criteri generali richiamati nel piano debbano essere integrati con le attenzioni poste dal RA per lo sviluppo del set di criteri operativi per la minimizzazione degli impatti sull'ambiente (Box 5).</p> <p>Osserva infine che non vi sono criteri specifici sui boschi PIF e sui vincoli SIBA, da ciò risulta opportuna un'integrazione entro i criteri generali di attuazione</p> <p>Il principio generale posto dal PRMC che vuole limitare la frammentazione degli spazi naturali e agricoli nonché di prevedere le compensazioni necessarie al fine di tutelare e valorizzare gli stessi ambiti risulta condivisibile e in linea con i principi generali del PTCP. Condivide infine che "qualora il percorso ciclabile interessi aree agricole, è necessario fare riferimento a quanto disposto dalla L.R. 12/2005 art. 15 e 18, rimandando alle specifiche norme di valorizzazione, di uso e di tutela, in rapporto con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionali, ove esistenti". Propone di rimandare più specificatamente alla verifica della presenza di tali ambiti tramite la cartografia del PTCP nonché di richiamare la normativa del PTCP a riguardo</p> <p>In relazione a quanto esaminato dall'istruttoria tecnica rileva che gli obiettivi e le strategie generali del Piano Regionale della Mobilità Ciclistica pongono in evidenza il ruolo proattivo che la rete ciclopeditone potrà assumere nello sviluppo della sostenibilità ambientale.</p> <p>Le disposizioni attuative del piano, in particolare riguardanti le aree sensibili dimostrano come lo stesso</p>	<p>ACCOGLIBILE</p> <p>Il richiamo alla necessità di tutelare i boschi, rispettando i criteri specificati nei PIF, e di rispettare i vincoli individuati dal SIBA è stato integrato nel RA (box 5).</p> <p>PRESA D'ATTO</p>

N°	Soggetto Prot. Data arrivo	sintesi contenuto	Riscontro autorità precedente
		<p>potrà, attraverso la giusta integrazione dei criteri attuativi per le differenti fasi, limitare i potenziali effetti negativi delle infrastrutture e mitigare e compensare in modo efficace gli impatti residui, garantendo così la sostenibilità ambientale anche in detti contesti.</p> <p>Stante la documentazione messa a disposizione e lo stato di progetto, il parere non evidenzia le interferenze specifiche con elementi sensibili dal punto di vista paesaggistico ed ecologico, ma valuta, positivamente, l'efficacia dei criteri proposti</p>	