



Città di Seregno

Provincia di Monza e della Brianza

CONFERENZA DI VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.) DI SEREGNO 1° SEDUTA

Il giorno 5 aprile 2018, ore 11.00, si è tenuta presso la sala civica comunale "Monsignor Luigi Gandini" la Prima Conferenza di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) del Piano Urbano del Traffico di Seregno.

Detta Conferenza è stata indetta a seguito di deliberazione di Giunta Comunale n. 42 del 28.02.2017 di avvio del procedimento di valutazione ambientale strategica ai sensi dell'art.4 della L.R.12/2005 e s.m. in relazione al Piano urbano del Traffico e della deliberazione del Commissario Straordinario- adottata con i poteri della Giunta Comunale - n. 16 dell'08.11.2017 di sostituzione delle Autorità Procedente e Competente.

Risultano presenti per il Comune di Seregno:

- **Dott. Francesco Motolese** – Segretario Generale – Autorità Procedente;
- **Arch. Lorenzo Sparago** – Dirigente Area servizi per il territorio, lo sviluppo economico e la cultura – Autorità Competente VAS;
- **Ing. Claudio Minelli** – Soc. Mobilityinchain s.r.l. –incaricato della redazione del Piano Urbano del Traffico;
- **Arch. Luisa Geronimi** – Soc. Terraria s.r.l. – incaricata redazione della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano del Traffico;
- **Dott.ssa Alice Bernardoni** – Soc. Terraria s.r.l. – incaricata della redazione della Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano del Traffico.

Svolge funzione di segretaria verbalizzante l'arch. Rita Perego del servizio Staff TPL PUT, dell'Area servizi per il territorio, lo sviluppo economico e la cultura.

Nessuno degli Enti convocati con nota prot. n. 11469 del 26.02.2018 risulta presente.

Si evidenzia che:

- A.R.P.A. Lombardia – Dipartimento di Milano e Monza Brianza- ha trasmesso le proprie osservazioni con pec del 03.04.2018 – ns. prot. n. 20180019103 del 03.04.2018 (*allegato n.01*);
- Provincia di Monza e della Brianza ha trasmesso le proprie osservazioni con pec del 30.03.2018 – ns. prot. n. 20180018613 del 30.03.2018- (*allegato n.02*).

L'arch. Sparago introduce la seduta della Conferenza di Valutazione, volta ad illustrare il Documento di Scoping e ad acquisire pareri, contributi ricordando che la documentazione relativa al procedimento è stata pubblicata sul sito SIVAS regionale e sul sito web del Comune di Seregno.

Evidenzia, al pubblico presente, che a conclusione della Conferenza di valutazione i soggetti presenti al tavolo saranno disponibili a fornire eventuali delucidazioni e chiarimenti in merito all'argomento in oggetto al fine di avviare un confronto con valenza di partecipazione pubblica.

L'ing. Minelli dopo una breve illustrazione delle fasi attuate all'interno del processo di redazione del Piano -avvio del procedimento con deliberazione di G.C. n. 42/2017, definizione del quadro diagnostico conoscitivo nel mese di luglio 2017, presa d'atto, da parte della Giunta Comunale con deliberazione n.195/2017 delle linee strategiche e delle macro strategie del Piano- evidenzia che, a differenza del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) strumento di

pianificazione strategica di lungo periodo, il Piano Urbano del Traffico si configura quale insieme coordinato di interventi di miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati attuabili in un orizzonte temporale limitato (arco temporale biennale) e nell'ipotesi di dotazioni infrastrutturali sostanzialmente invariate. A tal proposito sottolinea che gli interventi strutturali di "Pedemontana" e "Metrotranvia", sono stati ovviamente considerati nella formulazione del quadro conoscitivo del Piano, ma che contestualmente esulano dalla pianificazione dello stesso essendo riconducibili a un livello pianificatorio sovraordinato e di lungo termine.

L'ing. Minelli procede nell'illustrazione del quadro conoscitivo, tramite l'ausilio delle slide, evidenziando che la gerarchia stradale del redigendo Piano risulta diversa da quella ipotizzata nell'aggiornamento del P.U.T. del 2005. Detta differenza scaturisce sia dall'attuazione della deliberazione consiliare di aggiornamento della perimetrazione del centro, sia dalla mancata esecuzione di alcuni interventi del precedente PUT 2005. Rimarca inoltre che ai diversi livelli gerarchici corrispondono le diverse regolamentazioni definite dal Codice della Strada.

Evidenzia l'importanza della ferrovia e il duplice ruolo della stessa: indubbiamente positivo per l'offerta di accessibilità alla mobilità regionale - nazionale, ma anche negativo per la "divisione fisica" del territorio e il possibile isolamento di alcuni quartieri anche alla luce dell'avviata azione di soppressione dei passaggi a livello. Proprio per quest'ultima criticità segnala la necessità/opportunità di proseguire un confronto con RFI per analizzare, sistematizzare e proporre, in una logica d'insieme rispetto all'intero territorio comunale, soluzioni capaci di risolvere, o perlomeno attenuare, i problemi di connettività veicolare e ciclabile dei quartieri con il resto della città.

Prosegue illustrando alcuni grafici rappresentativi della ripartizione modale degli spostamenti che evidenziano come, in analogia ad altri comuni, anche a Seregno il ricorso all'automobile è un fenomeno in evoluzione. Le persone che abitualmente si muovono con mezzo privato sono infatti aumentate del 50% negli ultimi 20 anni, a scapito del trasporto pubblico e della mobilità dolce.

Relativamente al trasporto pubblico evidenzia il ruolo strategico della neocostituita Agenzia TPL del bacino Città Metropolitana, Monza e Brianza, Pavia e Lodi nella definizione del nuovo piano di bacino che inevitabilmente dovrà essere orientato ad una pianificazione integrata della mobilità pubblica, su gomma e sia locale che extraurbana, capace di offrire un servizio competitivo, in termini di frequenza, accessibilità, qualità del servizio, e alternativo all'auto. In quest'ottica il redigendo piano supporterà il Comune nell'impegno consolidato di collaborare con l'Autorità di bacino per il potenziamento di un sistema di mobilità pubblica sostenibile.

Prosegue illustrando i risultati dell'analisi dei flussi di traffico condotti mediante radar, telecamere, dispositivi bluetooth, conteggi classificati alle intersezioni che hanno consentito di conoscere l'andamento settimanale e giornaliero dei flussi di traffico in transito su un'asta stradale, individuare le fasce orarie di maggior carico e conoscere l'entità dei flussi nelle ore di punta, conoscere la ripartizione del traffico secondo le diverse tipologie di veicolo che lo compongono e definire il profilo delle velocità dei veicoli.

Gli ingressi in un giorno feriale tipo sono risultati pari ad 80.000 veicoli e analoga quantità si è registrata per gli spostamenti in uscita dalla città. Questo valore molto bilanciato suggerisce che Seregno non sia marcatamente un attrattore o un generatore, bensì che sia caratterizzato da una componente di transito significativa o che il mix delle funzioni che Seregno possiede sia la ragione del bilanciamento del traffico al cordone.

Dalle informazioni contenute nella matrice O/D regionale si apprende che è in realtà il mix funzionale a bilanciare il traffico. Alla mattina esiste un traffico di lavoratori in uscita verso il resto della provincia, ma si osserva traffico studentesco in entrata.

Nel primo pomeriggio gli studenti in uscita dalle scuole, molti dei quali sono prelevati in auto, sono bilanciati dai primi rientri dei lavoratori part-time. Alla sera il rientro a casa è controbilanciato dal traffico erratico.

Prosegue evidenziando, come il rilievo dei flussi di traffico abbia consentito l'individuazione degli assi stradali interessati da un transito veicolare annuo superiore ai 3.000.000 di veicoli e pertanto oggetto della mappatura acustica, prevista dal D.Lgs. 194/2005, finalizzata unitamente al Piano d'azione in corso di redazione da parte dell'Ente alla riduzione dell'inquinamento acustico correlato.

Tramite proiezione di opportuna slide evidenza come gran parte della città di Seregno sia raggiungibile in 10 minuti ed ad una velocità media di 9 km/ora. Da ciò discende la macro strategia del redigendo Piano di completare- implementare i principali percorsi ciclabili che collegano il centro e i quartieri, anche intervenendo con limitazioni ai sensi di marcia per recuperare sedi proprie da destinare alla mobilità ciclabile. Altra macro strategia di piano attribuisce priorità alla riqualificazione dell'area attorno alla stazione, trasformandola in un luogo di immediato accesso e di facile interscambio tra i vari modi di trasporto, ed estendendo progressivamente la qualità degli spazi presenti nel centro al resto del territorio comunale.

Prosegue illustrando sinteticamente il sistema della sosta a Seregno che contempla circa 18.000 posti auto ripartiti in circa 15.000 liberi, 1248 sotterranei, 500 a pagamento, 1100 con limitazione oraria.

Segnala come la regolazione della sosta sia uno degli strumenti per disincentivare l'uso dell'auto all'interno del centro urbano e che solo attraverso una più efficiente regolamentazione degli spazi di parcheggio si riuscirà a garantire la disponibilità di posti a rotazione per i visitatori e a tutelare il parcheggio per i residenti. Il redigendo Piano inoltre valuterà gli effetti derivanti dall'istituzione della ZTL e dei suoi regolamenti di accesso.

L'ing. Minelli termina la presentazione del quadro conoscitivo con l'illustrazione dei dati relativi all'incidentalità che denotano una leggera riduzione del numero di sinistri: dai 267 sinistri registrati nel 2012 il numero è sceso a 152 nel 2015. Viene altresì illustrata la rappresentazione degli assi stradali e delle intersezioni con maggiore incidentalità. Evidenzia che seppur i dati non rilevano una particolare criticità il Piano orienterà le azioni a tutela di una maggiore sicurezza sia veicolare ma anche pedonale e ciclabile.

L'arch. Sparago ringrazia l'ing. Minelli dell'esauriente e dettagliata presentazione e invita la Soc. Terraria alla presentazione del Documento di Scoping.

La Dott.ssa Bernardoni, tramite il supporto di slide, illustra l'articolazione del Documento di Scoping che si esplica nell'analisi delle componenti ambientali, nell'analisi del contesto e degli orientamenti iniziali del PUT per declinarsi successivamente in un'analisi di coerenza di settore, di sostenibilità ambientale e di coerenza esterna. Evidenzia che i suggerimenti-contributi trasmessi da Arpa e della Provincia di Monza e della Brianza, nel periodo di messa a disposizione del DdS, verranno opportunamente valutati nella fase di definizione del Rapporto Ambientale.

Nell'ambito della componente "Mobilità e dei trasporti" emerge il ruolo strategico di Seregno sia come polo attrattore sia come nodo di interscambio e di collegamento nel sistema di mobilità provinciale e regionale. Nel Documento vengono altresì valutati gli impatti determinati dall'attraversamento del territorio della Statale 36, la futura previsione della Metrotranvia Milano parco Nord- Desio - Seregno e dal futuro tracciato della Pedemontana che lambirà il territorio comunale nella parte meridionale con previsti effetti positivi sul traffico locale direzione est-ovest.

Il Documento riconosce inoltre l'importanza del snodo ferroviario con evidenziazione della necessità di potenziare il ruolo di nodo di interscambio della stazione ferroviaria, risolvendo le attuali criticità nella sua accessibilità. Evidenzia alcune criticità in termini di discontinuità e accessibilità in particolare alla stazione ferroviaria in termine di percorsi ciclopedonali nonché la carenza di una adeguata dotazione i prossimità delle strutture scolastiche.

Relativamente alla componente "Aria _ emissioni in atmosfera" il Documento di Scoping evidenzia, per il Comune di Seregno, una situazione in linea con quanto rilevato in gran parte dei Comuni della Brianza e in particolare episodi di superamento della soglia di informazione

per l'ozono, un andamento modulato dalle condizioni atmosferiche del PM10 e PM 2.5 con picchi nella stagione invernale.

Altra componente ambientale analizzata dal Documento è l' "Energia", ove si è preso atto di un lieve calo complessivo dei consumi energetici finali con predominanza, circa il 44%, del settore residenziale seguito da quello dei trasporti.

Nell'ambito della componente ambientale "Popolazione e Salute Umana" si registra una densità abitativa pari a 3.296,33 abitanti/Kmq, un'alta percentuale di pendolarismo pari al 32% dei residenti, di cui l'83% per motivi di lavoro e il 17% per motivi di studio, 11785 addetti nelle imprese attive sul territorio, 8.000 studenti che configurano Seregno quale polo attrattore anche per i servizi scolastici.

Relativamente alla componente ambientale " Rumore" la mappatura acustica degli assi stradali di competenza comunale con transito veicolare superiore ai 3.000.000 di veicoli annui, condotta lo scorso anno, non ha evidenziato particolari criticità sia nelle ore diurne che notturne.

Per quanto attiene la componente "Suolo" si rileva come l'area edificata incide per il 63% della superficie comunale, le aree libere per il 32% mentre il restante 5% è verde in ambito urbanizzato.

Nell'ambito della componente "Paesaggio e beni culturali" si evidenzia il ruolo strategico del Plis "Brianza Centrale" con diversi ambiti di valore paesaggistico, mentre per la componente "Flora, Fauna e Biodiversità" si rileva una rete ecologica articolata in rete verde, ambiti di ricomposizione paesaggistica, corridoi, varchi e rete di connessione e fruizione. La componente faunistica risulta danneggiata dalla progressiva urbanizzazione che porta continuo consumo di suolo nonché frammentazione dell'habitat.

Il Documento di Scoping evidenzia inoltre per quanto riguarda il sistema delle "Acque" una riduzione della permeabilità con conseguente potenziale abbassamento del livello di falda freatica.

Relativamente alla componente "Rifiuti urbani" si registra una percentuale di raccolta differenziata del 60% con un recupero complessivo di materia ed energia superiore al 90%.

L'arch. Geronimi prosegue con l'illustrazione della seconda parte del Documento di Scoping, ovvero dell'analisi dei potenziali effetti del Piano sulle componenti ambientali più rilevanti. Illustra la matrice tramite la quale sono stati definiti per ciascuna componente i potenziali effetti differenziati tra "diretti" - "indiretti" e "positivi" - "negativi", nonché la relativa rilevanza.

Evidenzia come dall'analisi del quadro conoscitivo, dell'atto di indirizzo e dall'estrapolazione degli orientamenti di Piano e dei relativi obiettivi è stata effettuata l'analisi di sostenibilità, quale preliminare sguardo complesso degli aspetti ambientali e territoriali che potrebbero subire impatti negativi e e/o che potrebbero migliorare a seguito dell'attuazione del Piano. Successivamente è stata effettuata una verifica di coerenza esterna rispetto al quadro di riferimento pianificatorio e programmatico sovraordinato nonché l'analisi di coerenza di settore con il Piano Regionale della Mobilità e dei Trasporti e con il Piano Regionale della Mobilità Ciclistica e con le indicazioni del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Monza e della Brianza, nonché con il Piano di Governo del Territorio del Comune di Seregno. Si è rilevata una rispondenza complessiva delle azioni del Piano in merito a i criteri di sostenibilità e impatti potenzialmente positivi rispetto alle componenti ambientali in ordine al dichiarato obiettivo di sviluppo della mobilità sostenibile alternativa al traffico attuale. Non sono emersi obiettivi di Piano in contrasto con i principi definiti dal PTCP, mentre relativamente al Piano Regionale della Mobilità si registra una rispondenza parziale determinata dalla diversa scala territoriale di riferimento a tal riguardo si evidenzia la necessità di un approfondimento per la mobilità ciclabile in relazione alle strategie del Piano Regionale della Mobilità Ciclabile.

Il Documento di Scoping contempla anche l'attuazione di attività di monitoraggio che costituirà attività di controllo del grado di attuazione del Piano, degli effetti prodotti e dell'evoluzione del contesto territoriale/ambientale delineando idonei indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali nonché indicatori di processo e di contesto.

Alle ore 12.00 l'arch. Sparago ringrazia i tecnici incaricati dell'illustrazione ed accertata l'assenza degli Enti convocati, dichiara chiusa la prima Conferenza di Valutazione e apre il confronto con il pubblico.

Seregno, 16.04.2018

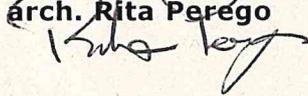
L'Autorità Procedente
Dott. Francesco Motolese



L'autorità Competente
arch. Lorenzo Sparago



Segretaria verbalizzante
arch. Rita Perego



Stampa Ricevuta

N. Prot. 20180019103		del	03-04-2018	Data Arrivo:
				Ora Arrivo:
Tipo Pratica Riferim.	ARRIVO 52177			
Data Rif.	03-04-2018			
Classif. Allegati	06 01 0 1 Urbanistica: piano regolatore generale e varianti			
Indirizzo	VIA SOLFERINO 16 - 20052 MONZA (MI)			
Oggetto	COMUNE DI SEREGNO (MONZA E BRIANZA): PRIMA CONFERENZA DI VALUTAZIONE DELLA PROPOSTA DI PIANO URBANO DEL TRAFFICO. COMUNICAZIONE DELLA AMMINISTRAZIONE COMUNALE PROT. N. 0011469/18 DEL 26/02/2018, TRASMESSA TRAMITE PEC IL 01/03/2018. PARERE ARPA.			
Tipo Spedizione	PEC			
Ente/Pers/Aff	ARPA AGENZIA REGIONALE PROTEZIONE AMBIENTE			
				L'Addetto



Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente

Dipartimenti di Milano e Monza Brianza

U.O. C. Agenti Fisici

Class. 6.3 Fascicolo 2018.6.43.12

Spettabile

COMUNE DI SEREGNO

VIA UMBERTO I, 78

20831 SEREGNO (MB)

Email:

SEREGNO.PROTOCOLLO@ACTALISCERTYMAIL.
IT

e, p.c.

ATS DELLA BRIANZA LECCO - MONZA

C.SO CARLO ALBERTO, 120

23900 LECCO (LC)

Email: protocollo@pec.ats-brianza.it

Oggetto : Comune di Seregno (Monza e Brianza). Prima conferenza di valutazione della proposta di Piano Urbano del Traffico. Comunicazione della Amministrazione Comunale prot. n. 0011469/18 del 26/02/2018, trasmessa tramite PEC il 01/03/2018. Parere ARPA.

Si trasmette con la presente il parere in oggetto.
Cordiali saluti

Il Responsabile della UO
SIMONA INVERNIZZI

Allegati:

File SEREGNO PUT VAS CdVI 2018.04.03 relazione.pdf

Responsabile del procedimento: Simona Invernizzi tel: 0274872306 mail: s.invernizzi@arpalombardia.it
Responsabile dell'istruttoria: Giuseppe Campilongo tel: 0274872277 mail: g.campilongo@arpalombardia.it

Dipartimento di Milano - Via Filippo Juvara, 22 - 20129 Milano - Tel: 02/748721 - Fax: 02/70124857
Indirizzo e-mail: milano@arpalombardia.it - Indirizzo PEC: dipartimentomilano.arpa@pec.regione.lombardia.it

Dipartimento di Monza Brianza - Via Solferino 16 - 20900 Monza - Tel: 039/3946311 - Fax: 039/3946319
Indirizzo e-mail: monza@arpalombardia.it - Indirizzo PEC: dipartimentomonza.arpa@pec.regione.lombardia.it

Sede Legale: Palazzo Sistema - Via Rosellini, 17 - 20124 MILANO - Tel. 02 696661 - www.arpalombardia.it
Indirizzo PEC: arpa@pec.regione.lombardia.it

U.O. C. Agenti Fisici

RELAZIONE

Class. 6.3

Fascicolo 2018.6.43.12

Protocollo di entrata arpa_mi.2017.0032306 del 01/03/2018

Oggetto: Comune di Seregno (Monza e Brianza). Prima conferenza di valutazione della proposta di Piano Urbano del Traffico. Comunicazione della Amministrazione Comunale prot. n. 0011469/18 del 26/02/2018, trasmessa tramite PEC il 01/03/2018. Parere ARPA.

Esaminata la documentazione pubblicata sul sito web SIVAS di Regione Lombardia relativa a quanto in oggetto e per quanto di competenza della scrivente agenzia, si formula il seguente parere.

Gli orientamenti iniziali del PUT

Il quadro conoscitivo della situazione del traffico è stato integrato da una prima proposta di obiettivi e strategie di intervento.

Tenuto conto delle gravi condizioni di inquinamento atmosferico che interessano il territorio lombardo e i relativi riflessi sui cambiamenti del clima, determinate in maniera rilevante anche dalla circolazione degli autoveicoli a combustione interna, si propone di dare priorità alla attuazione degli obiettivi che possono contribuire maggiormente alla riduzione dell'inquinamento atmosferico.

In particolare, si propone di privilegiare gli interventi di fluidificazione del traffico al fine di ridurre le emissioni generate da ripetute fermate e partenze delle auto, mettere in sicurezza la mobilità ciclopedonale, anche in situazioni in cui risulta impossibile individuare sedi proprie, adottando specifiche ZONE 30.

L'obiettivo che prevede il miglioramento della funzione di interscambio della stazione ferroviaria (tra treno, BUS, auto private e biciclette) e l'obiettivo che prevede l'integrazione del trasporto pubblico urbano con quello extra urbano, possono invece richiedere tempi di attuazione più lunghi ma sono fondamentali per ridurre l'uso dell'auto privata e di conseguenza l'inquinamento acustico e atmosferico.

Contenuti del Rapporto Ambientale

Si propone di distinguere le azioni che possono avere attuazione diretta dal piano da quelle che invece necessitano di azioni coordinate con altri soggetti, al fine di avere un quadro chiaro degli obiettivi perseguibili dal PUT.

Si cita ad esempio l'obiettivo che prevede di integrare il trasporto pubblico urbano con il Trasporto Pubblico Locale extraurbano.

Si suggerisce di effettuare una valutazione il più possibile quantitativa al fine di dare maggiore concretezza alla stessa e si condivide la proposta di adottare indicatori che possono essere utilizzati sia per valutare gli effetti del piano che per confrontare eventuali ragionevoli alternative.

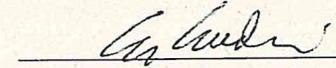
Per il monitoraggio si propone di utilizzare il modello di indicatori DPSIR (determinanti, pressioni, stato, impatti, risposte), al fine di collegare cause, effetti e risposte delle previsioni del PUT.

Si propone infine di popolare con cadenza biennale gli indicatori necessari per monitorare sia le previsioni del piano che le mitigazioni e compensazioni ambientali eventualmente previste dalla VAS.

Il tecnico istruttore
Giuseppe Campilongo



Il responsabile della UO
Simona Invernizzi



Responsabile del procedimento: Simona Invernizzi
Responsabile dell'istruttoria: Giuseppe Campilongo

tel: 0274872306
tel: 0274872277

mail: s.invernizzi@arpalombardia.it
mail: g.campilongo@arpalombardia.it

Stampa Ricevuta

N. Prot. 20180018613	del 30-03-2018	Data Arrivo: Ora Arrivo:
Tipo Pratica Riferim.	ARRIVO 0013518	
Data Rif.	28-03-2018	
Classif.	06 01 0 1 Urbanistica: piano regolatore generale e varianti	
Allegati		
Indirizzo	VIA T.GROSSI N. 9 - 20900 MONZA (MB)	
Oggetto	PRIMA CONFERENZA PER LA VAS RELATIVA AL PROCEDIMENTO DI REDAZIONE DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO. CONTRIBUTO	
Tipo Spedizione	PEC	
Ente/Pers/Aff	PROVINCIA DI MONZA E DELLA BRIANZA	
		L'Addetto



Settore Territorio

Comune di Seregno

All'Autorità Competente per la VAS

seregno.protocollo@actaliscertymail.it

Data

Pagina

1 (fasc. 9.6/2015/1216)

Oggetto: Prima conferenza per la VAS relativa al procedimento di redazione del Piano Urbano del Traffico. Contributo.

Nel comunicare che questo Ente non potrà essere presente con un suo rappresentante alla Conferenza convocata per il giorno 5 aprile, si fornisce il seguente contributo al procedimento di VAS.

Fermo restando che la Provincia di Monza e della Brianza si riserva di esprimersi nelle successive fasi del procedimento (analizzando gli elaborati del PUT che verranno prodotti e valutando la coerenza delle scelte di piano con i propri strumenti), si ritiene in questa fase opportuno segnalare all'Amministrazione Comunale di voler considerare nell'elaborazione del Piano la seguente documentazione:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (approvato con DCP n. 13 del 10/7/2013), con particolare riguardo alla gerarchia della rete viabilistica e, comunque, alle seguenti tavole:
 - o tavola 10 "Interventi sulla rete stradale nello scenario programmatico";
 - o tavola 11 "Interventi sulla rete del trasporto su ferro nello scenario programmatico";
 - o tavola 12 "Schema di assetto della rete stradale nello scenario di piano";
 - o tavola 13 "Schema di assetto della rete del trasporto su ferro nello scenario di piano";
 - o tavola 14 "Ambiti di accessibilità sostenibile";
 - o tavola 15 "Classificazione funzionale delle strade nello scenario programmatico: individuazione delle strade ad elevata compatibilità di traffico operativo";

- Comunicazione sul rispetto dei contenuti minimi richiesti dalle Norme del PTCP (comunicazione ns prot. n. 33533 del 20/9/2017);

- Programmi di interventi infrastrutturali di rango sovracomunale, quali a titolo esemplificativo e non esaustivo: Sistema Viabilistico Pedemontano Lombardo (fra cui svincolo di Desio e opere complementari), progetti RFI, progetto esecutivo della metrotranvia Milano – Seregno.

Via Grigna 13
20900 Monza

Telefono 039 975 2264
Fax 039 946 2192
a.infosini@provincia.mb.it



- Piano Strategico provinciale della Mobilità Ciclistica (approvato con DCP n. 14 del 29/5/2014), che si configura come Piano di Settore del PTCP, con particolare riferimento alla rete portante della mobilità ciclistica individuata nella Tav. 4 "Aree prioritarie di intervento";

- Piano Strategico per la Mobilità Sostenibile "Moving Better" (approvato con DGP n. 108 del 25/9/2013), che contiene indirizzi, strategie ed azioni per la mobilità sostenibile, ponendo particolare attenzione all'implementazione delle nuove forme di mobilità;

Gli ultimi due strumenti, che costituiscono riferimento per i Comuni, sono entrambi reperibili sul sito istituzionale al seguente percorso:

http://www.provincia.mb.it/Temi/trasporti/Moving_Better/index.html

Per quanto riguarda i temi, si invita l'Amministrazione comunale a valutare attentamente:

- le possibilità offerte dalla mobilità sostenibile, tra cui ricordiamo la mobilità ciclistica, la mobilità elettrica, l'implementazione delle forme di intermodalità, il potenziamento del trasporto pubblico, ecc;
- la localizzazione di particolari tipi di attività o rilevanti interventi a carattere pubblico in relazione all'offerta del trasporto pubblico, al grado di infrastrutturazione esistente e programmato nonché alle caratteristiche e tipologie delle infrastrutture;
- eventuali interventi su via Montello (ex SP135 Arcore – Seregno) o nelle immediate adiacenze, che possano avere delle ricadute anche sul tratto di SP135 rimasto in capo a Provincia nel territorio di Carate Brianza.

Distinti saluti

Il Direttore

Arch. Antonio Infosini