



.Città di Seregno

Provincia di Monza e della Brianza

PIANO URBANO DEL TRAFFICO (P.U.T.)

CONFERENZA DI VALUTAZIONE FINALE 19.01.2022

Il giorno **19 gennaio 2022 alle ore 14.00**, si è tenuta in videoconferenza e previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente, la Conferenza di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) Finale del Piano Urbano del Traffico, convocata con nota prot. n. 1603 del 13.01.2022 in esito all'annullamento, per sopraggiunta assenza dell'Autorità Competente Vas, della seduta convocata per il 13.01.2022 con nota prot.65138 del 10.12.2021.

Si evidenzia che la Conferenza è stata indetta a seguito di deliberazione di Giunta Comunale n. 144 del 30.11.2021 avente ad oggetto "Proposta di piano urbano del traffico, rapporto ambientale e della sintesi non tecnica. presa atto della coerenza con le linee di indirizzo approvate", nonché del deposito Rapporto Ambientale di V.A.S e la Sintesi non tecnica del nuovo Piano Urbano del Traffico, unitamente alla documentazione della proposta di Piano, a partire dal giorno 13.12.2021, tramite pubblicazione sul sito istituzionale, all'albo pretorio on line e sul sito SIVAS di Regione Lombardia, giusto avviso prot. n. 65135 del 10.12.2021.

Risultano presenti per il Comune di Seregno:

- **Arch. Claudio Vergani** -Assessore alla Pianificazione urbanistica e all'edilizia privata;
- **Dott.ssa Patrizia Bertocchi** - Presidente della Commissione Consiliare permanente "Pianificazione territoriale (urbanistica e plis) ed edilizia privata";
- **Arch. Angela Danila Scaramuzzino** - Dirigente Area Servizi per il Territorio - Autorità Procedente;
- **Ing. Franco Greco** - Dirigente Area Lavori Pubblici e Patrimonio - Autorità Competente VAS;
- **Ing. Claudio Minelli** - Soc. MobilityinChain s.r.l. -incaricato della redazione del Piano Urbano del Traffico;
- **Ing. Valentina Giacomelli** - 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;
- **Carmine Milione** - Commissario Aggiunto del Comando di Polizia Locale del Comune di Seregno.
- **Arch. Rita Perego** - servizio Staff TPL PUT, dell'Area servizi per il territorio - responsabile del procedimento e segretaria verbalizzante.

Degli enti territorialmente competenti risulta unicamente presente **l'arch. Massimiliano Belletti** - responsabile del Settore Edilizia Privata e Urbanistica - del Comune di Carate Brianza.

Partecipanti al forum pubblico successivo:

- Ilaria Cerqua - Consigliere Comunale del Comune di Seregno;
- D.S.M. e R.L.: Comitato S. Ambrogio -Mereto;
- L. P.- Associazione Ripartiamo;
- Z. C. - cittadino -;
- A. I. -WWF ;
- G.C. -cittadino -;

- G.C.Comitato S.Valeria;
- D.R. -cittadino-;
- P.C. – cittadino-.

L'arch. **Scaramuzzino** introduce la seduta della Conferenza di Valutazione, volta ad illustrare il rapporto Ambientale e la Sintesi non tecnica, unitamente alla proposta di Piano, ed ad acquisire pareri/contributi, segnalando 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, e lascia quindi la parola all'assessore alla Pianificazione territoriale e all'edilizia privata.

L'assessore **Vergani** ringrazia i presenti per la partecipazione anche a nome del Sindaco e dell'intera Giunta Comunale.

Evidenzia che il processo di redazione del nuovo Piano Urbano del Traffico è stato avviato nel 2017 dalla precedente Amministrazione e che, dopo la prima fase iniziale di analisi e la prima conferenza Vas, è stato sospeso dal Commissario Straordinario per non compromettere le scelte della nuova amministrazione. All'insediamento la nuova Amministrazione ha confermato gli indirizzi per la redazione del piano espressi dalla precedente Amministrazione, integrandoli però con elementi più puntuali. L'interdisciplinarietà, la multisettorialità dello strumento, congiuntamente al periodo emergenziale pandemico, nonché alle modifiche dell'assetto organizzativo dell'ente con conseguente variazione delle Autorità VAS, hanno determinato uno slittamento dei tempi procedurali.

Ad oggi siamo in fase pre-conclusiva: l'Amministrazione Comunale ha preso atto della coerenza della Proposta di Piano -elaborata dalla Soc. MobilityinChain- agli indirizzi espressi; i documenti costituenti la proposta di Piano unitamente al rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica sono stati depositati il 13 dicembre e pubblicati sul sito regionale SIVAT e sul portale istituzionale.

Sottolinea il termine del 26 gennaio per la presentazione dei pareri da parte degli enti territorialmente competenti e delle istanze. Precisa altresì che successivamente alla valutazione delle istanze e dei pareri degli enti territorialmente si andrà verso l'adozione del piano, di competenza della Giunta Comunale, per poi aprire un nuovo periodo di deposito e di raccolta delle osservazioni prima della controdeduzione e approvazione finale da parte del Consiglio Comunale.

L'arch. **Scaramuzzino** dopo aver presentato i referenti delle società incaricati alla redazione del piano e alla valutazione ambientale strategica correlata, fornisce alcune indicazioni metodologiche secondo le quali si articolerà la conferenza. In particolare evidenzia che dopo l'illustrazione sintetica della proposta di piano a cui seguirà quella del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica, si aprirà il confronto con gli enti territoriali competenti in ordine agli effetti del piano sull'ambiente e che solo dopo la chiusura della Conferenza seguirà il Forum pubblico durante il quale verranno fornite delucidazioni e chiarimenti alle richieste che il pubblico evidenzierà tramite lo strumento della chat della piattaforma.

Lascia pertanto la parola all'ing. Giacomelli per una sintetica presentazione della proposta di Piano.

L'ing. **Giacomelli** ringrazia a procede, tramite l'ausilio di slide, all'illustrazione evidenziando che alla luce della corposità del piano la presentazione sarà orientata ad esplicitare i concetti fondanti, le strategie e le azioni previste nonché il quadro economico e le prospettive future, rinviando l'approfondimento di elementi più puntuali ad una lettura integrale del Piano ed a eventuali momenti successivi di confronto.

Sottolinea che il Piano si caratterizza per un approccio innovativo che si allontana dalla visione tradizionale, puramente legata alla componente del traffico veicolare e dettata da una impostazione normativa risalente nel tempo correlata ad una visione ottocentesca delle città,

per integrarla con le molteplici sfaccettature della mobilità che includono non solo la componente del traffico, ma anche il tema dell'intermodalità, della ciclabilità e della pedonalità. Evidenzia come le sopraelencate componenti della mobilità trovino il loro focus nel polo della stazione ferroviaria che si configura all'interno del Piano quale porta d'ingresso della città ed elemento prioritario nel sistema della mobilità intermodale anche di carattere sovralocale. Evidenzia quale altra peculiarità del piano la definizione di un quadro strategico più ampio rispetto all'orizzonte temporale di breve termine previsto dalla normativa, espandendosi oltre i previsti due anni di attuazione per definire un quadro di ampio respiro da sviluppare attraverso priorità attuative, necessario per indirizzare le politiche future. Infine sottolinea come il piano risponda anche alla ravvisata necessità/opportunità, rimarcata in questo frangente emergenziale, di mantenere un buon livello di flessibilità nell'ottica di saper accogliere le continue trasformazioni del sistema della mobilità.

Evidenzia come il piano sia strutturato per perseguire i seguenti obiettivi :

- una città accessibile e semplice da girare;
- un sistema di trasporto più sostenibile;
- luoghi di qualità per i residenti;
- estendere la qualità del centro storico oltre i suoi confini interessando tutti i quartieri;
- collaborare per il potenziamento di un sistema di trasporti sostenibili attivando sinergie con i comuni circostanti;
- una mobilità più sicura per tutti (messa in sicurezza intersezioni, tratti stradali, attraversamenti);
- una nuova consapevolezza nei confronti delle esigenze di mobilità sostenibile

Sottolinea che questi obiettivi si sono poi declinati in un set di azioni volte a:

- riqualificare gli assi stradali e nodi;
- riqualificare ed ampliare la rete dei percorsi ciclabili e pedonali implementando una città a misura di bicicletta, con i correlati servizi finalizzati;
- promuovere l'intermodalità attivando, in collaborazione con altre amministrazioni una progettualità di "bike sharing",
- riqualificare l'area della stazione, quale polo di accesso intermodale alla città, valutando la realizzazione di percorsi di connessione atti a garantire sia da sud che da nord l'accessibilità di questo nodo, l'interrelazione con la velostazione in progetto e la nuova previsione della metrotranvia;
- riqualificare e potenziare i parcheggi cittadini attraverso una revisione del sistema della sosta e la realizzazione di nuove aree parcheggio;
- incrementare l'accessibilità e la connettività delle reti e la vivibilità della città;
- sviluppare azioni volte a unire la città superando gradualmente le barriere fisiche e migliorando i collegamenti nord sud e est ovest.

Relativamente alla strategia "riqualificazione degli assi stradali e nodi" evidenzia con l'ausilio della proiezione di una mappa riassuntiva, come il piano preveda interventi di riqualificazione su importanti assi viari:

- Parini - Stoppani - Wagner;
- Via Nazioni Unite - via Ripamonti;
- Corso Matteotti;

nonché una serie di interventi puntuali su intersezioni localizzate e altri collegamenti.

A tal proposito evidenzia come il Piano abbia strutturato una progettualità di dettaglio per la riconfigurazione del nodo Briantina - Calamandrei - Valassina, trasformato in un sistema a tre rotatorie e a doppio senso di marcia, con una struttura flessibile e accessibile che favorisce la messa in sicurezza del sistema di circolazione -attualmente compromesso dalla velocità elevata determinata dal senso unico di marcia e dalla doppia careggiata- , della messa in sicurezza e facilitazione degli attraversamenti pedonali e ciclabili migliorando l'accessibilità ai comparti circostanti.

Altra progettualità di dettaglio analizzata all'interno del Piano riguarda l'intervento previsto in via Cadore la cui riconfigurazione è finalizzata a mitigare l'intensità traffico, contenere la velocità di percorrenza e favorire la permeabilità attraverso una sezione stradale con

disassamenti dotata di attraversamenti pedonali protetti e di varchi di accesso, unitamente ad una pista ciclabile bidirezionale con anche il mantenimento della sosta in essere.

Relativamente ad una impostazione più sistemica di valenza generale evidenzia che è stata ridefinita la classificazione stradale urbana per meglio rispondere alla necessità di ricanalare i flussi di traffico di media lunga distanza su alcune direttrici privilegiate al fine di proteggerne tutti gli ambiti della viabilità locale in ambiti oggetto di moderazione del traffico con circolazione promiscua, sia in centro, sia in periferia, sia in ZTL, sia nelle "zone 30" (all'interno del tessuto urbano più consolidato) che nelle "zone residenziali" (nelle aree più marginali).

Sottolinea che il Piano prevede la realizzazione delle "zone 30" e delle "zone residenziali" secondo una scala di priorità di intervento che va ad espandersi dall'ambito del centro storico per poi raggiungere nel medio-lungo periodo l'intera maglia stradale con l'obiettivo di migliorare la permeabilità, la qualità e la sicurezza delle utenze deboli.

All'interno dei progetti di valenza generale sottolinea come il piano sviluppi anche altri progetti quali:

- la messa in sicurezza di diverse intersezioni che presentano elementi di criticità;
- l'aggiornamento degli impianti semaforici ormai vetusti;
- la realizzazione di chiusure temporanee al traffico in prossimità delle scuole;
- l'illuminazione degli attraversamenti pedonali;
- la rimozione delle barriere architettoniche;
- l'adeguamento degli strumenti di pianificazione.

Evidenzia quale altra strategia fondante del Piano sia il potenziamento e la valorizzazione della mobilità ciclabile, sia di quella strettamente urbana, definendo una priorità di nuovi percorsi/nuovi tratti finalizzati a dare continuità e interconnessione ad un quadro attuale a volte frammentario, sia per costruire nuove connessioni a livello sovracomunale in quel progetto definito "Bicipolitana sovracomunale."

Il PUT individua pertanto una rete di percorsi prioritari da attuarsi nel breve termine per dare continuità ai percorsi esistenti, ma anche uno scenario d'insieme a lungo termine al quale tendere per lo sviluppo delle progettualità future.

Sottolinea come anche all'interno di questa strategia il nodo della stazione ferroviaria assuma un peso di rilievo, mettendo a sistema il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico su gomma, la metrotranvia, le connessioni -sotterranee e sottopassi - la velostazione - per cogliere l'opportunità di costruire un polo di intermodalità ad ampio raggio.

Prosegue nell'illustrazione evidenziando un'altra tematica fondante del piano: la gestione della sosta. Evidenzia che in quest'ambito il PUT prevede l'introduzione, previo studio di dettaglio, di una forma di regolamentazione della sosta in zona stazione finalizzato a promuovere e sostenere il ruolo di interscambio della stessa durante le ore diurne pur garantendo la sosta, laddove pertinente, dei residenti nelle ore serali. È previsto altresì il potenziamento di alcuni bacini di sosta quale, per esempio, quello dell'area mercato sempre in interconnessione con la zona della stazione.

Segnala altresì che il piano prevede poi altre linee di intervento ed in particolare nuove infrastrutture e piccoli collegamenti o trattamenti della rete viaria in relazione alla rimozione dei conflitti tra flussi veicolari flussi ferroviari (collegamento via Monte Rosa - via alla Porada, collegamento via Locatelli/via Cadore, collegamento via Bergamo/via Bach, completamento via Corridoni, completamento via Montenero e completamento via Andersen fino a via Capuana), nonché azioni legate all'introduzione di mobilità elettrica con l'implementazione delle colonnine di ricarica elettrica dei veicolo, all'implementazione di strumenti di indirizzamento dinamico ai parcheggi.

Infine evidenzia che il quadro economico di massima, nell'ambito di valenza di questo PUT e quindi in relazione a quegli interventi che sono stati individuati quali prioritari, si attesta a

circa 4.700.000 € di investimento, dove gli interventi di completamento della maglia ciclo-pedonale e la realizzazione delle "zone 30" e delle "zone residenziali" rivestono un peso preponderante.

L'arch. **Scaramuzzino** ringrazia e ribadisce che la conferenza è finalizzata alla valutazione degli effetti di piano sull'ambiente, mentre i contributi afferenti al piano dovranno essere ripresentati nella fase di osservazione post adozione del piano, ed invita l'arch. Geronimi all'illustrazione del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica.

L'arch. **Geronimi**, dopo una breve presentazione dell'iter del processo di Vas sin ora attuato, precisa che in esito al deposito della Proposta di Piano, del Rapporto Ambientale unitamente alla Sintesi non Tecnica, sono pervenuti diversi pareri degli enti territorialmente competenti e, in particolare, rileva che Arpa Lombardia si è espressa in maniera favorevole non rappresentando alcuna criticità al documento di Rapporto Ambientale pubblicato, ormai da alcune settimane, sul portale SIVAT di Regione Lombardia .

Evidenzia che il Rapporto Ambientale redatto risponde a quanto previsto dal Testo Unico dell'Ambiente, nonché alla legislazione regionale ed in particolare alle Linee guida regionali. Sottolinea che rispetto alla prima Conferenza di Vas è stato aggiornato il quadro ambientale di riferimento andando a restituire un'analisi aggiornata delle componenti ambientali.

Prosegue evidenziando che a seguire è stata svolta una valutazione di tipo normativo e del rapporto del piano con gli altri strumenti di riferimento. Infine si è effettuata una valutazione delle azioni che il piano introduce. Rimarca che la Vas è uno strumento a supporto delle decisioni del piano nella sua complessità, e che quindi non entra nel merito della valutazione puntuale delle singole azioni e specifica altresì che il Rapporto Ambientale non è correlato allo studio di incidenza in quanto non dovuto in base alla normativa vigente.

Evidenzia che il Rapporto Ambientale affronta nel primo capitolo, al quale rimanda per approfondimenti, quelle che sono tutte le componenti ambientali da normativa, anche europea, con un approfondimento dettagliato della realtà del Comune di Seregno.

Precisa che metodologicamente il Rapporto si avvale di matrici ambientali che consentono di evidenziare le potenziali interferenze, dirette o indirette e gli effetti, positivi o negativi che il piano ha rispetto alle componenti ambientali; rileva ad esempio come il tema "aria e fattori climatici" assume una rilevanza molto alta poiché quanto previsto dal piano genera effetti sul l'inquinamento atmosferico, ma anche sulla salute umana. L'altro passaggio attuato è stato quello di andare a restituire una lettura del Piano in termini di codifica degli obiettivi delle strategie e delle azioni al fine di valutarne le relazioni. E' stata svolta un'analisi di coerenza di settore tra gli obiettivi da normativa nazionale e regionale e gli obiettivi del piano, in particolare è stata riscontrata piena coerenza all'obiettivo del "miglioramento della sicurezza stradale" così come anche per l'obiettivo della "riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico", mentre si è riscontrata una coerenza potenziale con l'obiettivo del "risparmio energetico", con suggerimento a porre una particolare attenzione in fase attuativa all'acquisto verde di energia per lo sviluppo capillare delle colonnine di ricarica elettriche.

Sottolinea che nessuno degli obiettivi previsto dal Put ha effetti negativi rispetto ai criteri di sostenibilità ambientale, riscontrando potenziali effetti positivi nell'interazione tra gli obiettivi di piano e il pilastro della sostenibilità "Persona" nonché per il pilastro "Prosperità" dell'Agenda ONU 2030. In alcuni casi è stato utilizzato come giudizio di coerenza "nessun effetto in quanto non pertinente", non con accezione negativa, ma poiché il Put per sua prerogativa non è in grado di intercettare tutte le istanze messe in luce dai pilastri della sostenibilità dell'Agenda 2030.

L'altro tema affrontato nel Rapporto Ambientale è stato quello della correlazione tra le strategie e gli obiettivi previsti dal piano rispetto a tutti quelli che sono gli strumenti di pianificazione

sovracomunale: partendo dal Libro Bianco della Comunità Europea, quale massimo livello di riferimento, per poi scendere di scala con riferimento al Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, al Piano Regionale degli interventi per la qualità dell'aria, al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale sino alla scala comunale del Piano di Governo del Territorio.

Si evidenzia che non si sono riscontrate criticità tra gli obiettivi previsti dal Put e gli obiettivi della strumentazione sovracomunale e locale, solo in alcuni casi si è evidenziata una coerenza parziale data in parte da scale di lettura differenti ed in parte dal rinvio della valutazione alla fase attuativa/operativa.

Sottolinea altresì che è stata svolta un'altra lettura importante che serve soprattutto per il sistema di monitoraggio: l'analisi di coerenza interna finalizzata a comprendere la compatibilità e la congruenza tra gli obiettivi specifici e le azioni dichiarate dal piano nonché le determinazioni più specifiche che lo stesso definisce.

Sottolinea che gli obiettivi e le strategie di piano risultano essere tra loro, nella maggior parte, pienamente coerenti. Solo in alcuni casi ad esempio per l'obiettivo "riqualificazione dei parcheggi" sussiste solo una coerenza potenziale, in quanto il Put per sua natura non sviluppa un progetto esecutivo, e pertanto la Vas si limita a suggerire in fase di progettuale/attuativa di prevedere delle aree di sosta verdi "isole verdi" dotate di infrastrutture di ricarica elettriche per veicoli e per biciclette.

L'analisi di coerenza svolta tra le azioni e le linee strategiche in generale evidenzia una coerenza. Evidenzia unicamente come l'azione "trasporto pubblico" è solo parzialmente coerente con la linea strategica afferente alle modalità di accesso ai luoghi di interesse, in quanto è tuttora in corso il percorso di implementazione del nuovo Programma di bacino per il quale sono stati attivati diversi tavoli di confronto, ma dove l'Amministrazione comunale per la scala territoriale del Programma non potrà incidere significativamente in maniera diretta.

Sottolinea come sia da rilevare che per quanto riguarda l'azione "progetti di valenza generale" sono previsti delle revisioni/integrazioni degli strumenti urbanistici attuali con attenzione al tema delle nuove trasformazioni.

Dalla valutazione degli effetti del piano sull'ambiente svolta tramite matrici che mettono in correlazione le strategie e le azioni del piano con le componenti ambientali ne emerge un quadro positivo, non rilevando effetti negativi o incerti. Ovviamente gli effetti individuati come positivi o moderatamente positivi, per le componenti ambientali principali, ovvero quelle che hanno una diretta correlazione con il tema del trasporto, dovranno essere confermati in una fase attuativa in quanto bisognerà verificare poi concretamente come si sono attuate le azioni.

Evidenzia infine come lo scenario del Piano, che individua complessivamente 8 azioni 49 misure sia stato analizzato nel dettaglio andando a restituire una matrice di valutazione per ogni singola azione rispetto alle componenti ambientali maggiormente coinvolte, ovvero: Mobilità e trasporti, Aria, Popolazione e Salute, Rumore.

Termina l'illustrazione evidenziando che l'attività di monitoraggio, con cadenza biennale, è prevista sia nel Put che nel Rapporto Ambientale e costituirà un'attività di controllo del grado di attuazione dello strumento, nonché degli effetti prodotti da questo e dell'evoluzione del contesto territoriale/ambientale, tramite indicatori di monitoraggio degli effetti ambientali, indicatori di processo ed indicatori di contesto.

L'arch. **Scaramuzzino** ringrazia l'arch. Geronimi, evidenzia che risultano sin ora pervenuti, protocollo dell'Ente le osservazioni da parte di :

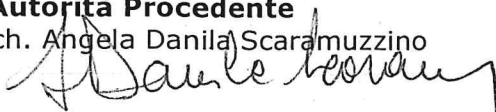
- Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese;
- Arpa Lombardia _dipartimento di Milano-Monza Brianza;
- Soc. Pedemontana;

ed appurato l'assenza di interventi da parte degli enti territorialmente competenti presenti in seduta, ovvero del Comune di Carate Brianza, dichiara chiusa la Conferenza di valutazione finale alle ore 15.10 e procede con l'apertura del Forum Pubblico, oggetto di separato verbale.

Seregno, 26.01.2022

L'Autorità Procedente

Arch. Angela Danila Scaramuzzino



La Segretaria verbalizzante

Arch. Rita Perego



L'Autorità Competente

ing. Franco Greco

