

Città di Seregno

Consiglio Comunale del 27 marzo 2023

PUNTO N. 20 DEL 27/03/23 "CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI AL PIANO URBANO DEL TRAFFICO (PUT) ADOTTATO CON DELIBERAZIONE DI G.C. N. 36/2022 E APPROVAZIONE"

Presidente:

Passiamo ora al punto 301, Controdeduzioni alle osservazioni al Piano Urbano del Traffico, il PUT, adottato con deliberazione di giunta comunale numero 36 del 2022 e approvazione. Anche questa è in capo all'Assessore Vergani. Comunque abbiamo in suo aiuto, è in aula, non la vedo, ma so che c'è, l'Architetto, eccola, Scaramuzzino, dirigente di settore, l'architetto Rita Perego e in collegamento, è collegata, era già comparsa prima, l'ingegner Valentina Giacomelli del MIC.

Ingegnere Giacomelli Valentina:

Buonasera.

Presidente:

Buonasera a lei. Credo che l'Assessore vada ad introdurre.

Assessore Vergani Claudio:

Sì, vado ad introdurre, grazie Presidente. Dunque, controdeduzioni alle osservazioni, scusate, intanto, ho salutato l'ingegner Giacomelli che è l'ingegnere che ha redatto il piano, prima di darle la parola però faccio un'introduzione generale, dopo procederemo con la spiegazione di ogni singola osservazione e controdeduzione. Dunque, controdeduzione all'osservazione del piano urbano del traffico adottato con deliberazione giunta comunale 36 del 2022 e approvazione generale. Dunque, il piano urbano del traffico è stato reso obbligatorio dell'articolo 36 del codice della strada nel '92, per tutti i comuni con più di 30.000 abitanti. È costituito da un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni della circolazione stradale nell'area urbana, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati, realizzabili nel breve periodo. Arco

temporale biennale. E nell'ipotesi di dotazione di infrastrutture e di mezzi di trasporto sostanzialmente invariate. Il procedimento ha avuto un iter piuttosto lungo e traccio le tappe principali. L'avvio del procedimento è intervenuto il 28 febbraio del 2017 con delibera giunta comunale numero 42. Subito dopo, il 1° marzo 2017, venne individuato il percorso metodologico dei soggetti competenti in materia ambientale, degli enti territorialmente interessati e dei settori del pubblico e il pubblico interessato all'interno del procedimento di valutazione ambientale strategica. Il 2 marzo 2017 veniva depositato l'avviso per la ricezione di istanze; il 12 settembre 2017 vi era una presa d'atto del quadro conoscitivo elaborato da Mobility in Chain e l'approvazione delle linee indirizzo di cui la delibera di giunta comunale 195/2017. Il 26 febbraio 2018 viene depositato il documento di Scoping e vengono riaperti i termini per la ricezione di ulteriori istanze. Il 5 aprile 2018 viene fatta la prima conferenza VAS e il primo forum pubblico. Successivamente, il 24 aprile 2018, venne sospeso il procedimento da parte del Commissario straordinario, onde evitare che nel periodo di avvicendamento di amministrazione si assumessero orientamenti progettuali potenzialmente non in linea con le future scelte dei nuovi titolari delle potestà amministrative. Quindi, a distanza dal 24 aprile, il 26 marzo 2019, la nuova amministrazione integra le linee di indirizzo con esplicitazione dei nuovi elementi prioritari nell'elaborazione del piano e contestualmente rindividua, in esito al riassetto organizzativo dell'ente, l'autorità procedente e l'autorità competente per la valutazione ambientale strategica. Questo avveniva con la delibera numero 35 del 2019. Il 19 novembre 2021, veniva consegnata la proposta di piano e il rapporto ambientale VAS e sintesi non tecnica. Il 30 novembre 2021 la giunta prendeva atto della proposta di piano e degli elaborati VAS con rilievo di coerenza con gli obiettivi e con l'ennesimo indirizzo approvate con le deliberazioni di giunta citate prima. Il 10 dicembre 2021 avviene il deposito della proposta di piano nonché del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica e la trasmissione agli enti di competenza ai fini dell'espressione del prescritto parere. Il 19 gennaio 2022 c'è la Conferenza finale VAS e il secondo forum pubblico, il 25 gennaio 2022 la discussione in Commissione Consigliare, il 16

Presidente:

Mi scusi Assessore, silenzio in aula, grazie.

Assessore Vergani Claudio:

Il 16 marzo 2022 la definizione del parere motivato da parte dell'autorità competente VAS. Il 22 marzo 2022 la definizione di dichiarazione di sintesi dell'autorità precedente, il 5 Aprile 2022 l'adozione del PUT con delibera di giunta comunale numero 36. Il 14 aprile veniva reso noto il deposito del piano adottato unitamente a tutta la documentazione relativa al processo di VAS per la libera visione da parte dei soggetti interessati che dal 15 aprile al 14 maggio potevano essere presentate osservazioni. Il 21 novembre avviene l'espressione del parere motivato finale, il 25 novembre 2022 la definizione di dichiarazione di sintesi finale e il 6 dicembre l'illustrazione discussione in Commissione consiliare. Adesso passo un attimino alle linee di indirizzo, richiamo le linee di indirizzo tracciate con la delibera di giunta comunale 35, che rappresentano gli obiettivi che abbiamo dato agli estensori del piano. Sono sei punti. Riqualficare e ampliare la rete delle piste ciclabili, implementando una rete trasversale per una città a misura di bicicletta. Riqualficare i parcheggi cittadini, valutando la revisione del sistema della sosta, previa realizzazione di idonei studi di dettaglio. Riqualficare l'area della stazione quale nodo di interscambio e polo l'attrattore di processi di rigenerazione urbana con estensione progressiva della qualità degli spazi presenti nel centro al resto del territorio comunale. Incrementare l'accessibilità, ponendo in atto tutti gli accorgimenti per rendere vivibile il territorio, anche grazie ad un piano di revisione delle barriere architettoniche, affinché la città sia accessibile a tutti. Unire la città eliminando le barriere fisiche che attualmente sono di ostacolo all'unione territoriale stessa, migliorando altresì collegamenti nord-sud e ovest-est. Incrementare e rafforzare le reti di connettività ciclopedonale tra le diverse aree dell'ex parco Brianza Centrale, ora parco locale di interesse sovracomunale GruBria, e del parco stesso, con le aree tutelate dai comuni limitrofi. L'elaborazione del piano ha condotto ad avere questa proposta, che è stata adottata, e faccio una sintesi delle azioni prioritarie previste, articolandole secondo le categorie tipologiche. Fra i progetti di valenza generale, sono previsti: l'ammodernamento di impianti semaforici, la moderazione della velocità, azioni per la dissuasione da comportamenti di guida scorretti, l'introduzione delle zone residenziali e zone 30, chiusure al traffico in prossimità delle zone delle principali scuole, la nuova classificazione della rete viaria, rimozione di barriere architettoniche,

l'implementazione dei passaggi pedonali protetti e illuminati. Riguardo la gestione della sosta è previsto l'ampliamento parcheggio auto presso la stazione ferroviaria. E studi, dettaglio sulla dotazione della sosta per i residenti. In ordine alla riqualificazione degli assiri relativi nodi, è prevista la riqualificazione dell'asse Parini-Stoppani-Wagner, la riqualificazione dell'asse di via Colzani, la riqualificazione dell'asse di via Nazioni Unite-Ripamonti, la riqualificazione dell'asse di via Cadore, la riqualificazione dell'asse corso Matteotti, la riorganizzazione del nodo Prealpi-Valassina-Calamandrei-Briantina; la risoluzione dei nodi Milano-Allo stadio-Edison-Cozzani-Fermi; la riqualificazione e messa in sicurezza della sede stradale di via Puradella. Circa nuovi collegamenti, troviamo il completamento del collegamento Monte Rosa alla Porada con caratteristiche di viabilità locale a viabilità pedonale e ciclistica privilegiata, sosta e circolazione veicolare calmierata, il collegamento tra via Bergamo e via Bach; il completamento di via Corridoni con collegamento in via Molgora; il completamento di via Montenero per connettere via Caravaggio con Via Reggio; il completamento del tratto finale via Andersen fino a via Capuana. Riguardo la ciclabilità, abbiamo il completamento della maglia ciclopedonale a priorità alta e il completamento della maglia a ciclopedonale a priorità medio e bassa. Bici-stazioni in prossimità della stazione come una sorta di velostazione diffusa; l'inizializzazione di un progetto pilota con operatore di bike-sharing in materia necessariamente integrata, scusate in maniera necessariamente integrata con i comuni limitrofi di Desio, Cesano Maderno e Lissone; la previsione di una connessione aerea a scavalco sulla statale 36 in via Montello, da realizzarsi in adiacenza e in allargamento le rampe est e ovest in modo da consentire l'accessibilità ciclabile sino al piano orizzontale. Ciò subordinato a valutazione relativa alla fattibilità con Anas, e il completamento ciclabile di via Bolsena. Riguardo l'interazione con l'infrastruttura ferroviaria, ci sono queste misure previste: la chiusura del passaggio a livello Bottego-Sabatelli-Saronno, se confermata la fattibilità e salvo accordi con RFI, con ripristino della circolazione per pedoni, ciclisti, su tutte le relazioni e verifiche di fattibilità tecnico-economica per il ripristino totale o parziale della circolazione veicolare, la chiusura del passaggio a livello di via San Giuseppe, sulla base delle interlocuzioni e progettualità in corso con RFI, con ripristino della circolazione ciclabile e pedonale. La realizzazione di collegamento in sovrappasso per i flussi ciclabili e pedonali Sciesa-Milano. Velostazione in prossimità della stazione RFI, che erano già stati citati nel punto

precedente. Poi abbiamo, riguardo il trasporto pubblico locale, l'attuazione del piano di bacino, l'adeguamento delle fermate del trasporto pubblico, l'estensione del sistema tariffario integrato STIBM e definizioni, agevolazioni utenti; misure in materia di mobilità elettrica e altri temi innovativi. Troviamo l'attivazione e implementazione di colonnine di ricarica pubblica, l'aggiornamento del regolamento edilizio finalizzato all'esperimento della normativa nazionale in riferimento alla definizione di standard comunali per la dotazione di colonnine elettriche negli edifici privati, l'indirizzamento dinamico ai parcheggi e tecnologie per il pagamento della sosta. Poi ci sono gli studi di dettaglio, ben tre. L'interscambio della stazione FS. Riguardo questo, l'approfondimento strategico sul nodo della stazione e l'obiettivo di aumentare il potenziale di interscambio fra i mezzi di trasporto differenti e di migliorare l'accessibilità ciclabile della stazione dal centro e dai quartieri a sud. Il nodo della stazione ferroviaria di Seregno si configura sempre più come il fulcro della mobilità alternativa, ragione per cui può agire come cassa di risonanza per un progetto urbano di potenziamento della mobilità alternativa. La progettazione della nuova tramvia che collegherà Seregno con Milano, prevista dal piano di bacino in corso; sono in esame diverse alternative per il posizionamento del capolinea, che sarà nei pressi della stazione FS, dove inoltre è previsto il consolidamento delle linee di trasporto pubblico. Questo si tradurrà nella formazione di un fulcro del trasporto pubblico in corrispondenza della stazione, costituito da fermate bus a nord dei binari e capolinea di tram a sud. Sul fronte nord-ovest dell'area di studio, si conferma invece il polo di riferimento per la mobilità su ferro e il parcheggio a sud dei binari, già collegato a questi ultimi e alla stazione da un sottopasso pedonale. Il punto chiave della strategia per il nodo riguarda la realizzazione di alcuni percorsi ciclabili che collegheranno alla stazione a nord con il centro, lungo via Papa Giovanni XXIII, via Manzoni, e a sud con la zona stadio San Carlo lungo via Milano. Alla fine di questi due collegamenti sarà realizzato un polo di servizi per ciclabilità che consentirà l'interscambio con altri mezzi di trasporto in prossimità della stazione FS. Una velostazione la cui progettazione, attualmente a livello definitivo, nell'ambito di Convenzione tra RFI e il Comune di Seregno, principalmente servizio di chi arriva dal centro, progetto che prevede anche la riqualificazione complessiva di piazza 25 Aprile. L'altro progetto di dettaglio su via Cadore, il tratto di via Cadore è compreso tra viale Tiziano e viale Luigi Einaudi, in questo tratto, praticamente tra viale Tiziano e via Einaudi, quindi

su fino al confine con Meda. Lo scopo dell'intervento è di dare un riscontro progettuale al declassamento della via da strada urbana inter-quartiere a strada di quartiere e la previsione di zona residenziale. Pertanto, la velocità di transito sulla via sarà di 30 km/h e sarà disincentivato il traffico di attraversamento. L'istituzione della zona residenziale deve essere accompagnata da una riqualificazione dell'asse prevedendo una ricalibrazione della sede veicolare, ampliando le zone a verde, realizzando spazi per la circolazione pedonale e ciclabile e, se possibile, spazi di sosta. Nello specifico, la proposta prevede la realizzazione di un percorso ciclabile bidirezionale, il restringimento delle corsie s 3 metri ciascuna e la realizzazione di attraversamenti pedonali rialzati su Castellana, all'estremità dei due ulteriori attraversamenti protetti intermedi. La strada sarà caratterizzata da un andamento chicane, ottenuto alternando tratti con sosta sul lato destro, tratti con alberatura sul lato sinistro. L'andamento curvilineo dell'asse stradale così ottenuto determinerà una riduzione della velocità in percorrenza. Il terzo piano di dettaglio, invece, si è concentrato sul nodo Valassina-Calamandrei-Briantina. L'intervento prevede, nell'ordine: la realizzazione di rotatoria, intersezione Valassina-Calamandrei-Pitagora ed istituzione del doppio senso di marcia di via Valassina; all'intersezione Briantina-Carroccio Alberto da Gussano-Calamandrei, si prevede il ridisegno delle immissioni in rotatoria e l'istituzione di circolazione a senso unico in uscita dalla rotatoria in via Alberto da Gussano e in via Carroccio; l'introduzione di spartitraffico in via Valassina, tra le vie Calamandrei e Resegone, la realizzazione di rotatoria all'incrocio tra via Briantina e via Valassina al posto dell'attuale circolazione canalizzata e contestuale semaforizzazione di intersezione tra corso Matteotti, via Valassina e via Parini, con rimozione dello schema a goccia esistente. La riconfigurazione delle intersezioni indurrà negli automobilisti una riduzione della velocità di percorrenza, che consentirà la contestuale realizzazione di percorsi ciclabili e attraversamenti sicuri. La rete esistente costituita da percorsi ciclopedonali lungo via Briantina e via Valassina sarà integrata con percorsi lungo via Della Boschina e via Calamandrei, finalizzate a migliorare l'accessibilità al parco a nord. Da ultimo, il lavoro riporta un quadro economico di massima che, per tutti gli interventi che ho elencato, ammonta a 4.721.000 €. Veniamo un attimo ai rilievi, invece, in ordine delle osservazioni, ho voluto comunque tratteggiare un po' tutto il piano, nonostante la delibera si riferisca sì all'approvazione definitiva, ma il piano è già stato adottato, quindi la discussione di oggi non

verte sui contenuti generali del piano, ma sulle osservazioni. Dunque, le osservazioni sono divise in due sottogruppi: 7 osservazioni pervenute durante il procedimento di valutazione ambientale strategica, ma non specificatamente attinenti agli aspetti di sostenibilità ambientale, la cui valutazione è stata rinviata con parere motivato del 16 marzo 2021, alla fase di controdeduzione finale, quindi, per questa ragione le abbiamo qui e sono quelle elencate all'allegato C delle controdeduzioni. Poi ci sono 11 osservazioni pervenute dopo il deposito del piano adottato, 10 delle quali nei termini previsti e una fuori termine. Le osservazioni numero 8, 9 e 10 sono pervenute via PEC al protocollo dell'ente entro il termine del 14 maggio, seppur poi protocollate in data 16. L'osservazione numero 11 del 30 maggio, invece, è stata prodotta dall'istante in esito alla comunicazione dell'ente del 23 maggio, con la quale è stata notificata in funzione di un contenzioso allora pendente presso il Tar, l'osservazione d'ufficio numero 7, che era stata presentata dal Comune il 14 maggio. Ciò al fine di garantire al ricorrente, nell'ambito dei principi di trasparenza, legalità, efficienza, adeguatezza e coerenza dell'azione amministrativa, il contraddittorio con l'eventuale presentazione di contro-osservazione da sottoporsi al consiglio comunale per la controdeduzione finale in sede di approvazione del piano urbano del traffico. Queste sono quelle che fanno parte del pacchetto dell'allegato D. Infine, preciso che le modifiche apportate al piano in esito alla proposta di controdeduzione all'osservazione sono riportate in uno specifico documento intitolato PUT, tracciamento modifiche in esito alle controdeduzioni, che è l'allegato. E, e che è stato trasmesso lo scorso 10 novembre 2022. Non so se l'ingegner Giacomelli vuole aggiungere qualcosa alla presentazione, forse ho tralasciato qualcosa. Approfitto, però, intanto per ringraziare per il lavoro svolto anche gli uffici, lavoro, cioè, piano molto trasversale, un piano che ha visto impegnato diversi assessorati, diversi, intersettoriale e interassessorile, diciamo. Ai diversi tavoli che sono stati condotti i lavori hanno partecipato in particolare la polizia locale e il settore lavori pubblici, oltre che ovviamente al settore urbanistica. Un particolare ringraziamento anche per l'interlocuzione i comitati di quartiere e rispetto anche a segnalazioni successive, siamo a disposizione per continuare con loro il confronto sugli sviluppi e i miglioramenti di viabilità in ogni zona della città. Lascio la parola adesso all'ingegnere Giacomelli, prima di far scorrere in rassegna ogni osservazione e controdeduzione, e passare poi alle votazioni. Grazie.

Presidente:

Grazie, quindi la parola, prego.

Ingegnere Giacomelli Valentina:

Direi che non c'è molto da aggiungere, credo che l'Assessore abbia fatto una carrellata più che esaustiva di cosa contiene il PUT. Abbiamo fatto un piano che si è sviluppato nel corso di diversi anni e che per questa ragione riteniamo che ha avuto anche l'opportunità di integrare anche evoluzioni, nelle politiche del contesto, che forse sarebbero invece sfuggite a una stesura più celere. Siamo soddisfatti del lavoro svolto e credo che, per dargli un attimino di contesto ulteriore, si spinge in alcuni inquadramenti di una portata un po' più strategica anche al di fuori del suo orizzonte standard di applicazione di due anni, per cui vi sono degli indirizzi, per esempio per lo sviluppo della rete ciclabile, che chiaramente non possono essere implementati su un orizzonte temporale breve, ma che rimangono secondo noi degli spunti validi anche per il futuro, in un'ottica, appunto di progressiva futura implementazione del quadro di politiche, diciamo, a 360°, perché riguardano la mobilità su diversi ambiti. Credo che non ci sia molto altro da aggiungere.

Assessore Vergani Claudio:

Grazie ingegnere. Io chiederei all'ingegnere se, magari condividendo lo schermo, può fare, se possibile, far scorrere il documento delle controdeduzioni alle osservazioni in modo che io lo leggo e chi non coglie immediatamente il tema lo può leggere nello schermo.

Ingegnere Giacomelli Valentina:

Lo scorro io?

Assessore Vergani Claudio:

Sì, perché viceversa dovremmo annullare, cioè tenere il collegamento, staccare il collegamento e farlo scorrere noi sul maxischermo dove ora vediamo Lei. Grazie. Approfitto per (*intervento fuori microfono*). Sì, spiego un attimino la modalità di esposizione e di votazione.

Presidente:

Ecco, mi scusi Assessore, intanto mi stavo consultando con il Segretario relativamente al secondo aspetto, cioè della votazione. Ecco, mi rivolgo un attimo all'aula e chiedo attenzione, per favore, mi rivolgo all'aula relativamente alle votazioni che andiamo a fare. Da un punto di vista strettamente formale, le votazioni dovrebbero essere a controdeduzione per controdeduzione, sono più di 70 votazioni, in questo caso. Ecco, dott.ssa Cerqua, mi ascolti che anche il suo parere è importante. Così come quello di Casiraghi e di Novara, perché nel caso l'orientamento, questo lo dico per eventuale semplificazione, senza assolutamente l'intenzione di forzare in una direzione o nell'altra, nel caso la posizione della maggioranza fosse di favore relativamente a tutte le controdeduzioni che verranno esposte e la minoranza, faccio un'ipotesi generica, fosse in una posizione di astensione, faccio un esempio relativamente alle proposte di controdeduzione, potremmo accorpate, è così il Segretario? È possibile? Enumerare velocemente le votazioni. Se invece ci fossero delle posizioni diverse, quelle vanno votate singolarmente. Credo estrapolate in questo senso? (*voci fuori microfono*) Sì, sono delle sotto-osservazioni, però dal punto di vista della delibera formale, ad ogni sotto osservazione corrisponde una votazione. Quindi possiamo risolvere questa cosa, così possiamo affrontare tutti e 76, adesso non abbiamo contato bene, 86, chiedo scusa, 86 votazioni e se volete un momento di stand-by e di riflessione per poter valutare questa proposta, lo possiamo fare, addirittura interrompere un momento il Consiglio, riprenderlo, se c'è una volontà in questa direzione, se invece non ci fosse dobbiamo procedere, così come il dottor Ricciardi, da un punto di vista formale è tenuto a far rispettare.

Segretario dott. Ricciardi:

Posso?

Presidente:

Sì sì, prego, prego.

Segretario dott. Ricciardi:

Aggiungo un piccolo dettaglio. Non per, cioè, mi attengo alla decisione che prenderà l'aula, in perfetta analogia alla proposta, ci siamo mossi nella controdeduzione all'osservazione della variante al piano delle regole. Che, se ricordate, c'erano N osservazioni che erano state poi splittate in sotto osservazioni. E anche lì, come su questa proposta qui, l'idea è quella di leggere ogni singola sotto osservazione splittata e, se dovesse andar bene, si vota l'osservazione generale, così come è stata controdedotta nei singoli sottopunti. Niente, era solo per spiegare che in passato recente abbiamo proceduto in tal senso sulla variante del piano delle regole. Grazie.

Presidente:

Sì, il Segretario dice che però la delibera così come è stata impostata le divide in maniera indistinta una dietro l'altra, senza che siano che siano configurate, come sotto osservazioni. Questo è il punto, per quello abbiamo, per quello ho avanzato questa proposta.

Assessore Viganò William:

Allora adesso ho capito la differenza nel documento presentato rispetto a quello del piano di governo del territorio, qui mancherebbe la sintesi dell'accoglimento meno generale, sintesi però facilmente inseribile giacché quando una sola è quella, quando sono due o tre, se venisse accolta anche parzialmente uno solo, è tutta parzialmente accolta, quindi la sintesi del gruppo di sotto osservazioni potrebbe essere facilmente indicata, anche se francamente vero non è indicata la sintesi generale, nell'approvazione generale. Certo. Grazie

Presidente:

Sì. Ecco se volete posso anche come è capitato prima per altro problema streaming, fare un momento di standby e di riflessione. Poi ci confrontiamo fra pochissimo e vediamo come

procedere. Cioè come, Consigliere, mi scusi come ho proposto? Quindi per la Lega potrebbe andare bene così. Grazie.

(pausa a 1:00:06 fino a 1:06.54)

È fuori, la posizione espressa. Ecco, adesso il dottor Ricciardi si sta avvicinando alla posizione espressa da Forza Italia mi è sembrata fosse, Va bene. Quindi è una sorta di dichiarazione di voto espressa dalla Lega e da Forza Italia. Posizione di astensione, attendo conferma. Adesso il Segretario mi riferisce e procediamo. Va bene quindi? Stessa posizione della Lega anche per Forza Italia, quindi una sorta di dichiarazione di voto, dicevo, su una posizione di astensione, è così? Grazie. Viceversa, da questa parte perché non è necessariamente così, la posizione della maggioranza è orientata all'unanimità verso una approvazione? Non ci sono posizioni contrarie. Ok, grazie, adesso ci organizziamo per l'esposizione e per la votazione relativa. Quindi la parola torna all'Assessore? Presumo.

Assessore Vergani Claudio:

Sì, grazie.

Presidente:

Prego. Ringrazio tutto il Consiglio per snellire, visto che le posizioni politiche sono chiare. Grazie.

Assessore Vergani Claudio:

Quindi il documento di controdeduzione all'osservazione, così come è stato redatto con le singole osservazioni e sotto osservazioni che sono tutte distinte e tutte da contrassegnare con votazione singola, io direi mi limiterò a dire il numero, il nome dell'istante e non leggo neanche la sintesi dell'osservazione a questo punto, tutti abbiamo modo di vederle a schermo o su supporto cartaceo, se lo avete e qualora su qualcuna di queste osservazioni, espresse con la sintesi, ci fossero dei quesiti, delle domande da fare prima di far la votazione si possono proporre di farli, appunto. Allora, partiamo dal primo gruppo delle 7 osservazioni giunte in sede di VAS. La prima è del 20 dicembre 2021, Ludovico d'Amato. L'esito, la proposta, cioè l'esito è di non accogliere l'osservazione numero 1 arrivata il 20 dicembre 2021. Forse è più utile che faccio almeno la

sintesi, magari almeno siamo sicuri che state vedendo tutti la stessa. La sintesi dell'osservazione è: proposta nuovo percorso Ciclopedonale Colzani-Milano-Sciesa con l'istituzione di senso unico in via Sciesa, direzione Nord, esito non accolta. Poi c'è la controdeduzione tecnica che non la leggerei, se volete andare subito in votazione. Quindi? Se non ci sono domande, andiamo in votazione di questa.

Presidente:

Pongo in votazione. Ok, ecco approfitto per sostituire uno scrutatore perché è uscito il Consigliere Sabia e quindi il Consigliere Luca Lissoni cortesemente se lo può sostituire, grazie.

Assessore Vergani Claudio:

Allora a questo punto allora leggo anche le controdeduzioni tecniche, almeno

Presidente:

Sì, sì, Assessore, sciorini pure.

Assessore Vergani Claudio:

Abbiamo un'inquadratura generale. (*voci sovrapposte*) Allora, osservazione numero 2 Massimo Pirola. 2.1 diciamo: prevedere realizzazione di marciapiede in via Filzi su tutto il tratto compreso tra via Torricelli e via Don Orione, con istituzione senso unico di marcia tra via Stoppani e via Don Orione, parzialmente accolta. La realizzazione di marciapiedi in Filzi e le conseguenti modifiche sensi di marcia potranno essere valutate nell'ambito del progetto degli interventi zona 30, pianificata nel presente PUT. 2.2, sempre Massimo Pirola: realizzazione di marciapiede in via Don Orione tra via San Vitale e via Damiano Chiesa. Valutare piantumazione arboree: parzialmente accolta. Realizzazioni marciapiedi in via Don Orione potrà essere valutata nell'ambito del progetto degli interventi della zona 30, pianificata nel presente PUT. 2.3. Revisione di via delle Grigne con trasformazione in senso unico da via Verdi e messa in sicurezza del percorso pedonale: parzialmente accolta. Come sopra diciamo, la motivazione è del tutto uguale, solo col cambio del nome della via. 2.4: realizzazione di marciapiede in via Mercalli, al

fine di mettere in sicurezza l'accesso pedonale alla scuola Antonio Stoppani e di impedire la sosta irregolare: parzialmente accolta con motivazione del tutto uguale alla precedente. 2.5: realizzazione di marciapiedi in via Cesare Battisti, parzialmente accolta con le motivazioni analoghe a quelle sopra. Passiamo all'osservazione numero 3 presentata da Marco Ballabio, divisa in due sotto-punti, punto 1 e punto 2. Punto 1: istituzione di divieto di svolta a sinistra per chi proviene da via Montello ed è diretto in Viareggio. Parzialmente accolta, la gestione della svolta di sinistra presso tale intersezione, affrontata nel tutto attraverso il programma di ammodernamento degli impianti semaforici o della loro gestione secondo le reali condizioni di traffico. Azione uno. Si ritiene che la svolta a sinistra possa restare consentita migliorando la fasatura del semaforo e riducendo le criticità oggi osservate. Punto 2, richiesta di posizionamento barriere acustiche lungo la statale 36 nella zona residenziale di San Salvatore. Questa è non accoglibile nell'ambito del PUT. L'intervento in oggetto non è di competenza comunale perché la statale 36 e le sue complanari sono di competenza Anas. Il Ddl 194/2005 pone a carico degli enti proprietari monitoraggio alla mappatura acustica di piano di azione, la mitigazione dell'inquinamento acustico. Osservazione numero 4 presentata dal signor Natale dell'Orto. È unica: via Nino Bixio viene utilizzata da flussi veicolari di attraversamento che transitano a velocità sostenuta e che in passato hanno causato incidenti. Si segnalano inoltre cedimenti strutturali di edifici che vengono imputati all'intensità del traffico dal peso dei veicoli che causano cedimenti alle fondazioni. Questa non è pertinente, il PUT già prevede, cioè il riscontro è non pertinente. Il PUT già prevede della modifica della circolazione in quella via, Azione C10, che sarà trasformata in due sensi unici, convergenti sulla via Martesana, rimuovendo così il traffico di attraversamento e migliorando significativamente le criticità evidenziate, pur non rientrando nelle trattazioni inerenti il PUT e non intervenendo, scusate, non rinvenendo agli atti segnalazione in tal senso, si rinvia la disamina dei cedimenti strutturali agli uffici competenti. Osservazione numero 5, questa è divisa in diversi punti, ben 6, presentata dall'associazione Futuro e Tradizione. Punto 1: allegare tavola fuori testo in scala adeguata 1:5000, che riporta una classificazione stradale: non pertinente. Le tavole sono già a scala adeguata a se, stampate in formato A3, nel caso di stampe fuori formato e in ogni caso presente la scala grafica su ciascuna tavola. Punto 2, modificare nel capitolo Ciclabilità in riferimenti al Parco della Brianza

centrale, riferendosi al parco locale sovracomunale GruBria, questa è accolta e viene di conseguenza aggiornata la cartografia inserendo il nome corretto. L'osservazione 3, non risulta chiara la relazione tra l'analisi di incidentalità e le azioni di piano, non sono previste azioni sugli assi di via Milano e via Allo Stadio, nonostante vi siano 5 intersezioni pericolose: questa è parzialmente accolta. Il piano prevede: a) interventi di sostituzione ammodernamento degli impianti semaforici. Questo include anche le intersezioni Milano-Avogadro, Milano-Toselli e Milano-Colzani; b) interventi di calmierazione del traffico e moderazione della velocità nel triangolo Toselli-Milano-Allo Stadio, secondo il progetto realizzato nell'ambito del PAC 1, complessivamente della sistemazione degli impianti semaforici e della loro rifasatura e dall'aggiunta di attraversamenti pedonali rialzati, ci si attende un miglioramento della sicurezza stradale, della protezione dell'utenza debole. Si evidenzia comunque dei punti neri rilevati sul territorio di Seregno sono quelli più incidentosi del contesto, ma non sono pericolosi in termini assoluti, visto il livello mediamente basso di incidentalità nel Comune. Punto 4: assenza di simulazione in grado di dimostrare che le ZTL scolastiche e le limitazioni al traffico pesante non impattino eccessivamente sulla viabilità circostante: non accolta. Non si è tenuti ad effettuare simulazioni di traffico nell'ambito della redazione di un PUT che, peraltro, sarebbero state oggetto di smentite dall'evoluzione delle dinamiche di mobilità determinate dalla pandemia e dal suo post, specialmente in relazione agli spostamenti scolastici. Ciò non toglie che i provvedimenti menzionati possono essere osservati nell'efficacia negli impatti a valle dell'implementazione. Punto 5: il punto non definisce il percorso del tram e non fa proposte sulle criticità della rete stradale: parzialmente accolta. Il percorso del tram è in corso di definizione, nell'ambito del progetto sovraordinato, si recepisce che nel PUT l'ultimo avanzamento disponibile, integrandolo nella cartografia di piano, il comune è parte attiva al tavolo di progettazione della metrotramvia per affrontare le eventuali criticità. Punto 6: le azioni a supporto dell'obiettivo Unire la Città sono ritenute insufficienti: non accoglibile nell'ambito del PUT, la disciplina della risoluzione dei conflitti tra ferrovia e viabilità è di esclusiva competenza di RFI, previa concertazione con il comune. Le tematiche in oggetto hanno infatti raggiunto il livello di approfondimento progettuale e a tale scopo, è in corso un confronto tra i soggetti per l'individuazione delle appropriate misure compensative. Presso l'amministrazione comunale è incaricato di seguire tale interlocuzione il

settore lavori pubblici. Il PUT viene aggiornato sulla base degli ultimi sviluppi disponibili alla data odierna. Passiamo all'osservazione numero 6, presentata da Paolo Cova e altri. Non ha sottopunti, è un punto unico e la richiesta, dunque, segnala fenomeni di soste irregolari su via Gioberti, specialmente legati alla scuola Stoppani e al collegio Ballerini, tali da intralciare il passaggio dei pedoni, oltre che dei veicoli. È richiesta la regolamentazione della sosta sul solo lato nord della via, nel tratto compreso tra via Filzi e via Damiano Chiesa. Divieto di sosta sul lato sud, oltre che nel tratto tra via Damiano Chiesa e via Filzi, su ambo i lati è richiesta l'installazione di specchi all'intersezione tra Filzi e via Gioberti: l'osservazione è parzialmente accolta, i suggerimenti saranno valutati nell'ambito del progetto di interventi zona 30, pianificata nel presente PUT. Osservazioni numero 7, ultima del primo gruppo, presentata da Giuseppe Camnasio, divisa in tre sottopunti. Punto 1: richiesta trasformazione in strada a senso unico di via del Santuario, nel tratto compreso tra via Cairoli -Via Santa Valeria: punto parzialmente accolto, i suggerimenti saranno valutati nell'ambito del progetto unitario di interventi in zona 30, pianificata nel presente PUT. Punto 2: realizzazione della gronda nord come da PGT, collegamento tra via Ancona e via Monterosa: osservazione non accolta, il PUT prevede il collegamento tra via Monterosa e via Locatelli tramite una strada locale a bassa velocità. Osservazione numero 3: richiesta realizzazione di marciapiedi nelle vie Stoppani e Wagner, manutenzione di tombini, chiusini e istituzioni di divieto transito per mezzi pesanti, esito: parzialmente accolta. Marciapiede già previsto in azione di piano C 1, l'istituzione di divieto di transito per mezzi pesanti non è accoglibile visto il ruolo della via della rete urbana, per quanto riguarda la manutenzione di tombini e chiusini tale segnalazione sarà presa in carico dei gestori dei sottoservizi. E ora arriviamo al gruppo più corposo delle osservazioni, diciamo, corrette quelle arrivate dopo l'adozione del piano. Osservazione 1, presentata da signor Chinello Emanuele. Non ci sono sottopunti: rendere a senso unico via Nazario Sauro, esito: parzialmente accolta. Contestualmente alla progettazione dei marciapiedi e nell'ambito del progetto degli interventi in zona 30 già previsti dal presente PUT, sarà analizzato l'intera sezione stradale e l'intera estensione della via al fine di integrare nel progetto le esigenze dei percorsi pedonali e degli spazi di sosta, se necessari, valutando se necessario la trasformazione in senso unico di marcia. Osservazione numero 2, presentata da Cabiati Renato. Anche questa ha un unico punto: via

Gioacchino Rossini, accomodamenti al semaforo di corso Matteotti, conflitti fra sosta a doppio senso di marcia, rumorosità e vibrazione in eccessivo traffico, suggerita nuova ciclabile. Esito: parzialmente accolta. I suggerimenti saranno valutati nell'ambito di progetto degli interventi in zona 30 previsti dal presente PUT. Osservazione numero 3, divisa in 8 sotto osservazioni presentate da Luciano Minotti. 1: necessario confronto con RFI per trovare soluzioni, incluse progettazioni e finanziamenti alla chiusura del passaggio a livello. Esito: parzialmente accolta. La disciplina della risoluzione dei conflitti tra ferrovia e viabilità è di esclusiva competenza di RFI, previa concertazione con il Comune. Le tematiche in oggetto hanno infatti raggiunto il livello di approfondimento progettuale e, a tale scopo, è in corso un confronto tra i soggetti per l'individuazione delle appropriate misure compensative. Presso l'amministrazione comunale è incaricato di seguire tale interlocuzione il settore lavori pubblici. Punto 2: valutare valorizzazione dell'itinerario Cabiato-Mariano-Giussano come alternativa al traffico di attraversamento su via Parini-Wagner. Esito: non accoglibile nell'ambito del PUT. L'itinerario di valenza extra-comunale non è di pertinenza del PUT, che stralcia dalle previsioni future infrastrutturazione viabilistica di categoria non locale. Il PUT ha in ogni caso individuato nell'azione C1 numerosi interventi migliorativi sull'asse in oggetto, mentre l'azione D3 va a completamento della maglia infrastrutturale dell'area, con effetto mitigativo sui fenomeni segnalati. Punto 3: la riqualificazione di via Colzani merita un progetto urbano speciale, che coinvolga anche le aree limitrofe. Esito: non accoglibile nell'ambito del PUT. Osservazione di carattere urbanistico non pertinente al procedimento di stesura del piano urbano del traffico, ma se ne terrà conto in sede di aggiornamento degli strumenti di pianificazione nel progetto della riqualificazione stradale prevista dal piano. Punto 4: offre suggerimenti per il regolamento della sosta, in generale, e in zona stazione, in particolare. Esito: non accoglibile nell'ambito del PUT. I suggerimenti saranno presi comunque in considerazione in sede di attuazione della nuova regolamentazione della sosta. Punto 5: dare priorità alla pista lungo via Cadore, al Ceredo e alla ciclabile di scavalco della superstrada Valassina. Suggerisce accordo con Comune di Carate per collegamenti ciclabili: osservazione accolta. L'osservazione è pertinente, si alza la priorità del tratto di via Cadore. Sono in corso da parte della provincia di Monza Brianza studi di fattibilità per la ciclabile lungo la statale 36 e relativi collegamenti trasversali. Il Comune si farà portatore dell'istanza al tavolo

sovraordinato. Punto 6: completare via Locatelli, sarebbe il prerequisito per rigenerare l'area circostante la chiesa di Santa Valeria. Osservazione non accolta, completare via Locatelli condurrebbe flussi di portata sovracomunali fin dentro al centro storico di Seregno e non si coordina pertanto con la proposta, la riqualificazione della zona Santa Valeria può essere peraltro attuata senza ricorrere a questo ulteriore infrastrutturazione. Punto 7: prevedere circolazione a doppio senso di marcia su tutta via Einaudi, al fine di garantire la funzionalità della rete con il progetto della Pedemontana. Esito non accoglibile nell'ambito del PUT. La proposta sarà portata sui tavoli di progetto della Pedemontana in quanto la via ricade parzialmente sul territorio di Meda ed il progetto dell'opera è ancora in evoluzione. Punto 8: prevedere la riqualificazione urbanistica delle aree prossime alla stazione, piazza Linate, via Bandiera e aree limitrofe scalo ferroviario. Esito non accoglibile nell'ambito del PUT. La proposta sarà portata sui tavoli di progetto, scusate, osservazione di carattere urbanistico non pertinente al procedimento di chiusura del PUT. E andiamo all'osservazione numero 4, divisa in 2 punti, presentata dal PLIS GruBria. Punto 1: segnala ciclabili Milano-Meda in corso di progettazione definitiva: osservazione accolta, si aggiorna la planimetria dello stato di attuazione della rete includendo la ciclabile menzionata. Punto 2: si riportano tipologie di ciclabili aggiuntive, anche questa raccolta, aggiungendo le tipologie di ciclabili suggerite nell'abaco delle opzioni. Osservazione numero 8, di Provincia Monza e Brianza, suddivisa in 9 punti. Punto 1: valutare in coordinamento tra enti le opportunità di connessione ciclabili trasversali all'interno che costeggia la statale 36. Esito: non accoglibile nell'ambito del PUT. Sono in corso da parte della provincia Monza e Brianza studi di fattibilità per la ciclabile lungo la 36 dei relativi collegamenti trasversali. Il comune si farà portatore delle istanze al tavolo sovraordinato. Punto 2: integrare la Milano-Meda, già prospettata, velo-ciclabile: accolta. Come sopra. Punto 3: prevedere che il sistema mobilità possa in futuro assumere indicazioni derivanti dal PUMS, senza necessità di aggiornamento variante di piano comunale. Parzialmente accolta: il sistema comunitario del Comune di Seregno potrà eventualmente recepire le indicazioni derivanti dal PUMS provinciale. Una volta vigenti, se esse saranno coerenti con gli obiettivi e strategie del PUT, nel caso in cui tali indicazioni non fossero ritenute coerenti con il PUT vigente, ci si riserva di valutarle nel dettaglio, nell'ambito di un aggiornamento variante del piano comunale. Punto 4: verifica di fattibilità della rotatoria

Briantina-Calamandrei-Valassina rispetto alla delibera giunta regionale numero 83219 del 27 settembre 2006. Esito parzialmente accolto. Il nodo in oggetto è da intendersi come un'unica intersezione complessa che giace in un'area urbana che pertanto deve avere come priorità quella di garantire la sicurezza per tutti gli utenti, inclusa la mobilità dolce. Approfondimenti sulla performance e funzionalità di intersezione saranno effettuati nelle future fasi progettuali. Punto 5: verificare la fattibilità della nuova rotatoria via del Nord-via Nazione Unite: osservazione parzialmente accolta, intervento previsto dal PUT, azione C 3 D, la cui progettazione e realizzazione è connessa alle opere compensative della chiusura del passaggio a livello Bottego-Sabatelli da parte di RFI. Saranno effettuati approfondimenti in fase progettuale. Punto 6: via Wagner deve mantenere il ruolo attribuito prima a via Cadore, strada urbana inter-quartiere: osservazione accolta. Via Wagner nella nuova classificazione stradale mantiene il ruolo di strada urbana inter-quartiere. Punto 7: considerare le strade ad elevata compatibilità di traffico operativo del piano territoriale coordinamento provinciale. Esito non accoglibile nell'ambito del PUT. L'osservazione sarà presa in considerazione nella revisione del piano di governo territorio. In particolare, si dà atto dell'individuazione delle vie San Giuseppe, Macallè, tratto Sud, Montello, Bruxelles Monte, Briantina tratto nord, quali strade a elevata compatibilità di traffico operativo, tavola 15 del piano territoriale provinciale e ai sensi dell'articolo 43, comma 4, delle norme tecniche sempre del PTCP. Si rimanda alla revisione del PGT la disciplina dei contenuti minimi. Punto 8: non è stata rinvenuta per le strade di secondo livello presenti nel territorio comunale la regolamentazione degli accessi laterali alle intersezioni in funzione del livello del suolo e del ruolo della strada ai sensi dell'articolo 40 delle norme del PTCP: l'osservazione è accolta. Viene integrato il tema richiesto facendo riferimento alla normativa vigente a livello nazionale. Punto 9: in assenza della restituzione delle analisi di dettaglio dello scenario di piano di cui si dà contro nel regolamento attuativo pagina 91. Le valutazioni per singola azione restituite nella matrice di sintesi, non si ritengono pienamente condivisibili, soprattutto laddove si fa riferimento a effetti moderatamente positivi o nessun effetto con riguardo alla componente area rumore: osservazione accolta. Si coglie il suggerimento e si procederà ad effettuare le valutazioni per tutte le componenti ambientali che, come da rapporto ambientale, avranno potenzialmente solo effetti positivi. E passiamo all'osservazione numero 5, proposta sempre dalla Provincia di Monza

e Brianza. Anzi scusate, questa qui la 5a è la stessa di quelle sopra, cioè sono arrivate due osservazioni dalla Provincia Monza Brianza che sono state splittate in 9 sotto-osservazioni, alcune erano in una, alcune erano nell'altra. Fin qui nessun tema da approfondire e da chiedere, qualcosa, nulla? Giusto per prendere fiato. Lo dico subito.

Presidente:

Grazie, ho posto io un quesito all'Assessore.

Assessore Vergani Claudio:

Quella del secondo gruppo, la numero 3, sono 8 (*voci fuori microfono*). Dunque, nessuna domanda, sinora. Osservazione numero 6, proposta da città di Seregno. Ricontrata l'infattibilità di ripristinare la circolazione veicolare per una sola direzione di marcia sull'area Bottego-Sabatelli sono stati avviati con RFI studi di fattibilità finalizzati a individuare soluzioni operative per l'eventuale ripristino della circolazione veicolare. Sono superate le ipotesi di ripristino della circolazione lungo via Collodi e via dei Pini, mentre in fase di definizione l'utilizzazione del collegamento Ciclopedonale via San Giuseppe-Due Palme-Machiavelli: osservazione accolta. Sono tuttora in corso tavoli tecnici tra il comune e RFI per le progettazioni in oggetto. Presso l'amministrazione comunale sono incaricati di seguire tale interlocuzione il settore lavori pubblici per il PUT viene aggiornato sulla base degli ultimi sviluppi disponibili alla data odierna. Osservazione 7, sempre il Comune di Seregno, azioni di raccordo tra il PUT e altri strumenti urbanistici vigenti non possono esulare da una verifica puntuale in ordine anche a eventuali vincoli ed obblighi convenzionali esistenti. Osservazione accolta in particolare per quanto attiene l'osservazione numero 190 riportata in una tabella a pagina 79 del piano, Capitolo 8. Istanze pervenute durante il processo pianificatorio, si prende atto della conferma dell'interesse pubblico del collegamento stradale previsto dal PGT vigente e dall'efficacia della Convenzione accessoria al permesso di costruire 30/04/2010 come da sentenza Tar Lombardia Milano, numero 1436/2022 del 20 giugno 2022. Osservazione numero 8, questa è un'osservazione che ha ben 30 sottopunti, è la più corposa, un'osservazione presentata da diverse associazioni, in particolare, Acli Seregno, WWF Insubria, Casa della Sinistra, comitato quartiere Meredo

Sant'Ambrogio. Punto 1: integrazione paragrafo 4232, percorsi ciclopedonali a tema. Esito: non accolta. Osservazione non pertinente al PUT. Punto 2: maggiore dettaglio nella descrizione dell'azione A2. Riportare la localizzazione di tutte le colonnine arancioni speedy check di rilevamento automatico della velocità con riattivazione regolare uso e manutenzione in subordine, trasformare le colonnine in segni dissuasivi, adiacenti a telecamere funzionali. Esito: non accolta. Osservazione non pertinente, tali postazioni non prevedono le funzionalità ipotizzate nell'osservazione e la loro localizzazione è suscettibile di modifiche nel breve e medio periodo, tali per cui la definizione della loro posizione non è obiettivo del PUT. Osservazione numero 3. Punto numero 3 dell'osservazione 8: modifica classificazione stradale degli accessi strategici alla città, corso Matteotti, Reggio, Messina, circonvallazione Macallè. Esito: non accolta. Proposta respinta in quanto inficerebbe la coerenza complessiva della rete. Punto 4: rettifiche e integrazione delle previsioni di moderazione del traffico, inserimento nuova illuminazione dedicata per passaggi pedonali segnalati, via Nazioni Unite, via Corbi, via Macallè, Via Stefano Da Seregno, modifica legenda zona 30 a miglior specificazione, togliere campitura azzurra nella tavola di moderazione del traffico, perché non residenziale e di rispetto cimiteriale. Esito: parzialmente accolta. La proposta è accolta per quanto riguarda l'illuminazione degli attraversamenti, si aggiunge, inoltre specifica sulla velocità in zona residenziale. La fascia di rispetto cimiteriale, in quanto vincolo di carattere prettamente urbanistico, non impedisce di istituzioni di zona residenziale ai sensi del codice della strada. Punto 5: integrazione del paragrafo 617, misure gestionali di ambiente amministrative con la previsione di un sistema di rilievo e monitoraggio delle infrastrutture stradali, inserimento di Planimetrie per la localizzazione degli indicatori di monitoraggio ambientale e riportare esito conspecifici display in tempo reale, sostituzione cartellonistica ammalorata e/o vandalizzata. Esito: non accolta. Il PUT è già dotato di un piano di monitoraggio compatibile con le risorse dell'amministrazione. Gli altri punti non sono di competenza del PUT. Punto 6: integrare previsione di Bicibus per ampliare ed incentivare l'uso quotidiano della bicicletta per spostamenti casa-scuola. Esito non accoglibile nell'ambito del PUT. Lo stato di attuazione della rete non è tale da consentire questa misura nel breve periodo. Punto 7: integrazione paragrafo 619. Pianificazione, percorsi pedonali con valenza didattica, storica e naturalistica. Al fine di costruire, insieme agli abitanti, percorsi didattici che uniscano

storia, religione e natura. Esito: parzialmente accolta. La proposta è accolta nel principio e viene integrata sinteticamente con un paragrafo nel capitolo 6.15. Punto 8; integrazione di paragrafo 6.1.10 tutela delle strade vicinali ed antichi percorsi storici con il mantenimento delle strade vicinali nella loro naturalità e con adeguata segnalazione della valenza storica. Esito: parzialmente accolta. Si rimanda l'aggiornamento del PGT. Si riporta lo spunto all'interno del paragrafo adeguamento degli strumenti di pianificazione. Approfitto per segnalare che in sede di Consulta, la Consulta Ambiente e Territorio si sta adoperando per la mappatura di dettaglio delle vicinali e li ringrazio. Punto 9: richiesta di maggiori specifiche nel paragrafo Gestione della sosta riguardanti scontistica per pendolari e richieste maggiori specifiche descrizione del livello di dettaglio dell'analisi previsioni dal PUT in merito all'offerta di sosta. Osservazione parzialmente accolta. I suggerimenti saranno presi in considerazione in sede di attuazione della nuova regolamentazione della sosta. Il punto ha la richiesta di maggiori specificazioni di iscrizione del livello di dettaglio dell'analisi di previsione del PUT in merito all'offerta è accolta con modifica al capitolo 6.2. Punto 10: segnalazione errori materiali in figura 20, accolta. Punto 11: proposta alternativa per l'intersezione Rovereto, 4 novembre, Colzani. Esito non accoglibile nell'ambito del PUT. La proposta prevede la potenziale semaforizzazione, ulteriori approfondimenti saranno effettuate in sede progettuali, considerando gli spunti forniti. Punto 12: proposta istituzione ZTL in via Edison sud e riclassificazione strada urbana locale interzonale, posa dossi di rallentamento, ricalibrazione della sede veicolare, inserimento rotatoria, incrocio con via Oriani, posizionamento cartelli di divieto d'accesso mezzi pesanti, esito: parzialmente accolta. Accolta la proposta di classificazione stradale e realizzazione di zona residenziale, i singoli interventi saranno valutati in fase progettazione degli interventi attuativi della zona residenziale. Punto 13: modifica classificazione stradale ai dossi di rallentamento in via Solferino, a est di via Bottego. Esito: parzialmente accolta. Si conferma la modifica della classificazione stradale. Per gli interventi di dettaglio, si rimanda alle fasi progettuali. Punto 14: installazione di solo semaforo a chiamata per pedoni ciclisti presso intersezione Kolbe-Nazioni Unite, azione C 3 B. Esito non accoglibile nell'ambito del PUT. La proposta sarà presa in considerazione in sede di progettazione di intervento. Punto 15: proposta di realizzazione rotatoria all'intersezione Edison-Oriani. Esito: non accolta. La proposta di rotatoria non è attuabile per ragioni di rispetto della normativa in

materia di raggi di curvatura, dimensioni minime e calibri delle carreggiate per fruibilità dei mezzi pesanti. Essendo stata accolta la proposta di classificazione stradale di realizzazione di sosta residenziale, tuttavia, saranno valutate alternative nell'ambito del progetto degli interventi in zona residenziale. Punto 16: richieste di tracciamento metrotranvie in figura 21, esito: accolta. Si riporta il tracciato previsto allo stato attuale. Punto 17: richiesta di stralciare il prolungamento veicolare di via Platone, da viale Europa a via Borromeo-Avogadro, previsto nel progetto Metrotranvia da sostituire con collegamento ciclopedonale. Esito non accoglibile nell'ambito del PUT. Il PUT non prevede la realizzazione di tale viabilità che invece è prevista dal progetto sovracomunale della metrotramvia. Allo stato attuale esso prevede la realizzazione del deposito del tram a est di viale Europa, il completamento di via Platone è necessario per dare continuità a via Europa ovest e sarà realizzato con un senso unico veicolare in affiancamento alla linea tranviari e al percorso ciclabile. Punto 18: richiesta modifica figura 22, rimando nel testo. Esito: parzialmente accolta, osservazione parzialmente accolta. Con rettifiche della figura 22 rimando nel testo. Punto 19: richiesta modifica figura 24 rimando nel testo, parzialmente accolta con rimando appunto al testo della figura 24. 20: richiesta formalizzazione percorso ciclopedonale che prosegue a sud di via Comina. Esito: non accoglibile nell'ambito del PUT. La proposta sarà valutata in sede di progettazione urbana delle aree. Punto 21: integrazione percorso ciclopedonale di collegamento tra via Anna Frank, Cesano Maderno, e Via Andrea Costa. Esito: non accolta. La connessione in oggetto viene assolta dal percorso già previsto in via Colzani e dalla nuova ciclabile al parco GruBria, via Anna Frank e Via Savonarola. Punto 22: integrazione collegamento ciclopedonale tra via Platone e Via Archimede. Esito: non accoglibile nell'ambito del PUT. La proposta sarà valutata in fase di aggiornamento degli strumenti di pianificazione. Punto 23: maggiore dettaglio con le previsioni di parcheggi biciclette. Esito: parzialmente accolta, si rimanda all'aggiornamento del piano di governo del territorio, la redazione del Biciplan. Si riporta lo spunto all'interno del paragrafo adeguamento degli strumenti di pianificazione. Punto 24: proposta di percorso ciclopedonale sul sedime ferroviario dismesso, su viabilità a servizio. E nuovi scavalchi ciclopedonali, Bottego-Sabatelli e Como-Gorizia. Esito: non accoglibile nell'ambito del PUT. La disciplina della risoluzione dei conflitti tra ferrovia e viabilità è di esclusiva competenza della RFI, previa concertazione col Comune. Le proposte di

collegamento ciclopedonale sono già in esame, poiché le tematiche in oggetto hanno raggiunto il livello di approfondimento progettuale, e a tale scopo è in corso un confronto tra i soggetti per l'individuazione delle appropriate misure compensative. Presso l'amministrazione comunale, è incaricato di seguire interlocazione il settore dei lavori pubblici. Punto 25: cancellazione della proposta di ripristino circolazione veicolare in passaggio a livello Bottego-Sabatelli. Esito: parzialmente accolta. La disciplina della risoluzione dei conflitti tra la viabilità è di esclusiva competenza di RFI, previa concentrazione con il Comune. Le tematiche in oggetto hanno infatti raggiunto il livello di approfondimento progettuale e a tale scopo è in corso un confronto coi soggetti per l'individuazione delle appropriate misure compensative. Presso l'amministrazione comunale sono incaricati di seguire tale interlocazione i settori lavori pubblici e trasporti. Punto 26: maggiore dettaglio nella descrizione di integrazione di rampe per il trasporto di cicli nel sottopasso Sciesa-Milano. È richiesta la realizzazione di percorso nuovo e separato dalla carreggiata, esito: parzialmente accolta. Si prevede il collegamento sovrappasso per i flussi ciclabili e pedonali come da punto 28. Scusate, 2B, non 28. Punto 27: richiesta incremento di dotazione colonnine di ricarica anche in quartieri periferici. Esito: parzialmente accolta. Accolta in linea di principio, si valuteranno nel dettaglio le postazioni, anche in funzione della fattibilità tecnica. La mappa del PUT individua le dotazioni minime. Punto 28: valorizzazione dell'ambito di interscambio relativo alla nuova stazione bus con realizzazione di sovrappasso ciclopedonale come da PGT a est di via Sciesa. Esito: parzialmente accolta. La proposta viene accolta in termini generali, la progettazione dovrà essere coordinata rispetto al posizionamento del capolinea della tramvia. Punto 29: il piano urbano del traffico deve riconciliarsi con le progettazioni previste per la Pedemontana, prevedendo la modifica del progetto di via Cadore, incorporando il tracciato della bretella di collegamento della Pedemontana e apportandovi delle modifiche. Esito: parzialmente accolto. Il progetto di via Cadore si coordinerà necessariamente con le progettazioni interferenti, ma le istanze riguardanti la Pedemontana saranno portate sui tavoli di progetto dedicati, essendo un progetto ancora in evoluzione e pertanto non recepibile nel PUT. Qui ci tengo a precisare che recentemente si è svolto un incontro chiesto da Pedemontana e apprezziamo molto questa richiesta di Pedemontana e alla quale abbiamo potuto portare le nostre osservazioni riguardo la criticità di questa tangenziale, la cosiddetta tangenziale di Meda.

Punto 30: richiesta integrazioni di progetto di dettaglio per il nuovo Colzani-Edison-Fermi che preveda la realizzazione di un'area verde. Esito: parzialmente accolta. La proposta specifica sarà presa in esame in sede di progettazione di interventi zona residenziale. Ci avviciniamo al termine. Dunque, passiamo all'osservazione numero 9, presentata dal signor Riccardo Papa, divisa in 6 punti. Punto 1: riconoscimento del valore paesaggistico, richiesta di istituzione e forme di tutela dei caratteri paesaggistico naturali della zona nord-ovest al Parco della Porada e la zona Orcelletto, via Orcelletto e Locatelli in particolare. Esito: parzialmente accolta. Il PUT include raccomandazioni sulla qualità paesaggistica degli interventi, ma si rimanda all'aggiornamento del piano di governo territoriale. Definirà gli ambiti oggetto di tali forme di tutela e le norme specifiche per gli interventi sulle viabilità in esse ricadenti. Punto 2: strutturazione di una percorribilità lenta, diffusa, per la creazione di un ampio contesto fruibile di connessione tra l'ambito naturale Orcelletto e il Parco della Porada, via Orcelletto, Locatelli, via Ancona, Via Bologna, e per un sicuro percorso verso il parco dal Centro della città. Esito: parzialmente accolta. La proposta coincide con la previsione del PUT di istituire una zona residenziale oggetto di interventi di calmierazione del traffico e della velocità, e capace quindi di garantire la percorribilità in sicurezza degli itinerari in bici e a piedi. Punto 3: rimodulazione del progetto di collegamento viario tra via Monterosa e via Locatelli, prevedendo la sola connettività ciclopedonale oppure una chiara connotazione di strada locale rurale a velocità moderata e priva di parcheggi. Esito: accolta. Il progetto di collegamento viario tra via Monterosa e via Locatelli, azione D3, prevede la connettività ciclopedonale all'interno di una strada locale rurale a velocità moderata e priva di parcheggi. Punto 4: regolazione e limitazione della sosta in tutela dei caratteri espressivi degli areali Verdi, Via Locatelli. Esito: parzialmente accolta. La proposta sarà valutata in sede di progetto degli interventi, prevedendo una minima dotazione di sosta a servizio dei residenti, ma migliorando e riqualificando al contempo, i margini delle aree verdi, via Locatelli. Punto 5: progetti sistemazione e realizzazione di aree di sosta che abbiano attenzione alle qualità paesaggistiche e naturali del contesto, in particolare per quelli di via Locatelli tra Via Wagner e via Tagliamento. Esito: parzialmente accolta. Osservazione accolta in termini generali, il PUT stabilisce che nella realizzazione di parcheggi sono da privilegiare soluzioni che integrano elementi verdi e permeabili. Punto 6: conversione in spazio verde naturale del margine sterrato

utilizzato saltuariamente come parcheggio in via Bologna. Esito: non accolta. L'osservazione non è compatibile con la pianificazione urbanistica, poiché l'area è prevista nel PGT come servizi per la sosta. Osservazione 10, proposta sempre da Riccardo Papa, 7 sottopunti. Punto 1: richiesta di redazione di un'analisi sulle opportunità, nuove consapevolezza che il periodo di pandemia e la crisi energetica ed ambientale stanno portando. Esito: accolta. La tematica è pertinente e viene integrata nel manifesto della mobilità di Seregno. Punto 2: richiesta del tracciamento di linee guida per la progettualità di dettaglio nella scelta dei materiali e delle tecnologie al fine di garantire un disegno unitario e qualitativo del sistema infrastrutturale, che riqualificherà la città. Esito: parzialmente accolta. La previsione viene inserita nel piano come contenuto da sviluppare in sede di aggiornamento del piano di governo del territorio. Punto 3: strutturazione di un percorso ciclabile e pedonale che unisca il centro con il parco la Porada, passando per la piazza del quartiere Santa Valeria, via Cairoli, Via Santuario, Piazza della Chiesa, via Locatelli, Via Ancona. Esito: parzialmente accolta. Osservazione coerente con la previsione di zona 30 e residenziale già previste dal PUT, che garantiranno la percorribilità in sicurezza a pedoni e ciclisti. Punto 4: strutturazione di un tracciato favorevole per la percorribilità ciclabile in via Fabio Filzi, promiscuo con quella veicolare oppure trasformazione in senso unico e realizzazione di percorso separato. Esito: parzialmente accolta. La proposta sarà valutata nell'ambito del progetto degli interventi in zona 30. Punto 5: creazione di un percorso ciclabile di collegamento del centro con il cuore del quartiere San Rocco. Esito: parzialmente accolta. Il PUT prevede un itinerario ciclabile che, attraverso zone 30 e residenziali, collega il centro al quartiere San Rocco. Punto 6: agevolare la fluidità e la sicurezza della pista ciclabile prevista lungo via Luini, risolvendo l'incrocio con via Nazioni Unite passando sotto il ponte. Esito: non accoglibile nell'ambito del PUT. Saranno effettuati approfondimenti per verificare un percorso più efficiente in sede di progettazione. Punto 7 ripensare alla percorribilità tra le vie Lucca e Monterosa per favorire la mobilità pedonale e un'importante inverdimento degli spazi. Esito: accolta. Osservazione coerente con la previsione di zona residenziale del presente PUT, sarà presa in esame in sede di progetto. Osservazione numero 11, CM S.r.l. richiesta di rigetto per l'osservazione di cui al protocollo 26187. È quella che ho menzionato nella presentazione fatta dal comune. Esito: non accolta, in coerenza con il piano di governo del territorio vigente in un esito la sentenza in

continuità con l'obbligo convenzionale vigente, si conferma il pubblico interesse della viabilità in oggetto. Si parla di via Lambro. Ho concluso l'elenco. Se ci sono domande o approfondimenti da fare siamo qui. Grazie per la pazienza.

Presidente:

Grazie a Lei, assessore. Se qualcuno volesse muovere qualche intervento è il momento. Altrimenti devo passare alla dichiarazione di voto, assolutamente in replica di quello che abbiamo detto prima. Cioè, riporto la dichiarazione di voto espressa dalla maggioranza e dalla minoranza. E quindi ci avviciniamo al momento della votazione, che come stavo dicendo, ecco nel frattempo il Consigliere Silva Stefano credo stia entrando nell'Emiciclo. È così? Mentre è uscito il Consigliere Foti. Pertanto, la maggioranza, in assenza del Consigliere Sabia, è di 14 Consiglieri. È uscito Foti e è entrato il consigliere Stefano Silva. Quindi sono 14 per la maggioranza, e in questo momento 5 per la minoranza. Ok. Sì, è così. Allora io procederò relativamente alla votazione delle Controdeduzioni alle osservazioni al piano urbano del traffico adottato con deliberazione di giunta comunale numero 36 del '22 e approvazione, procederò come segue, ossia leggerò le titolazioni e successivamente enumererò le osservazioni. Quindi 1, 2 eccetera, così come riportate nella delibera. Nel momento in cui dico osservazione numero 1, lascio passare il proprio un momento e se qualcuno fosse intenzionato, per diverse ragioni o proprie ragioni, a non partecipare alla votazione o ad esprimere una posizione contraria, alzi la mano, aiutato anche dagli scrutatori, grazie, in modo tale che possiamo annotare la cosa. Altrimenti io procedo perché ad ogni chiamata di osservazione di gruppi di controdeduzioni e di osservazioni, significa che, come detto all'inizio, la maggioranza vota positivamente, a favore è la minoranza si astiene. Per cui in sostanza parlo solo io e naturalmente, nel punto in cui c'è un Consigliere che non può partecipare alla votazione nella fattispecie alza la mano. Il Segretario, o che vuole votare diversamente, perché la facoltà individuale, non essendoci vincolo di mandato, è assolutamente di diritto. Sì, possiamo, se non ci sono domande, come non ce ne sono state, ecco l'ingegnere che ha partecipato, Giacomelli, l'ingegnere Giacomelli. Valentina, la ringraziamo per la sua presenza, seppure online in collegamento, la possiamo congedare, grazie. Si è già congelata da sé. Ah, ecco, grazie ingegnere, mi scusi. Grazie e buona serata.

Allora procedo, come detto. Inizio con l'esame delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute prima dell'adozione del piano, durante l'iter di VAS e l'allegato C. Osservazione numero 1. Osservazione, approvata con, adesso troverò una sintesi. Ah, ok come le altre allora approvata come da espressione precedentemente data, in maniera favorevole della maggioranza e con l'astensione dei gruppi di minoranza. Ok, quindi 14 a maggioranza e 5 astensioni. Quindi osservazione numero 2 con analoga nota. Poi passiamo all'accoglimento delle. Vediamo un po', scusatemi ah no, ecco perché abbiamo osservazione numero 2.1. Come nota precedente osservazione numero 2.2. Osservazione numero 2.3. Osservazione numero 2.4. Osservazione numero 2.5. Osservazione numero 3.1. Osservazione numero 3.2. Osservazione numero 4. Osservazione numero 5.1. Osservazione numero 5.2. Osservazione numero 5.3. Osservazione numero 5.4. Osservazione numero 5.5. Osservazione numero 5.6. Osservazione numero 6. Osservazione numero 7.1. Osservazione numero 7.2. Osservazione numero 7.3. Successivamente procediamo all'esame delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute dopo l'adozione del piano, allegato D. Allora ricordo che stiamo procedendo con le votazioni, stiamo votando, e il risultato delle votazioni sono come abbiamo espresso all'inizio della prima votazione. Quindi, con la maggioranza favorevole e la minoranza in astensione. Osservazione numero 1. Osservazione numero 2. Osservazione numero 3.1. C'è, credo un Consigliere, Consigliere Minotti. L'osservazione numero 3.1. Lei esce dall'aula momentaneamente? Vigiliamo. Quindi a questa votazione relativamente all'osservazione numero 3.1, la maggioranza esprime 13 voti a favore e 5 astensioni sempre. Osservazione numero 3.2, assente il consigliere Minotti, col medesimo risultato testé detto. Osservazione numero 3.3 e medesima condizione. Osservazione numero 3.4, medesimo risultato. Osservazione numero 3.5, medesimo risultato. Osservazione numero 3.6, medesimo risultato. Osservazione numero 3.7, medesimo risultato. Osservazione numero 3.8, medesimo risultato. Consigliere, se vuole ritornare nell'Emiciclo, Consigliere Minotti può tornare per la votazioni successive. Allarghiamo l'Emiciclo fino alla fine della stanza. Venga, venga. Allora procediamo con l'osservazione numero 4.1, questa volta l'esito della votazione è 14 voti a favore e 5 astensioni. Osservazione numero 4.2, medesimo risultato. Osservazione numero 5.1. Osservazione numero 5.2. Osservazione numero 5.3 i risultati sono sempre medesimi.

Osservazione numero 5.4. Osservazione numero 5.5. Osservazione numero 5.6. Osservazione numero 5.7. Osservazione numero 5.8. Osservazione numero 5.9. Osservazione numero 6 sempre con 14 voti a favore e 5 astensioni. Osservazione, numero 7, idem. Osservazione numero 8, idem. Osserva scusate osservazione numero 8.1. Osservazione numero 8.2. Osservazione numero 8.3, sempre 14 voti, ogni tanto lo devo ricordare, 14 voti a favore e 5 astensioni. Osservazione numero 8.4. Osservazione numero 8.5. Osservazione numero 8.6. Osservazione numero 8.7. Osservazione numero 8.8. Osservazione numero 8.9. Osservazione numero 8.10 il risultato è sempre il medesimo, osservazione numero 8.11. Osservazione numero 8.12. Osservazione numero 8.13. Osservazione numero 8.14. Osservazione numero 8.15 il risultato è sempre 14 voti a favore e 5 astensioni. Alle controdeduzioni, grazie. Osservazione numero 8.16. Osservazione numero 8.17. Osservazione numero 8.18. Osservazione numero 8.19. Osservazione numero 8.20. Osservazione numero 8.21. Osservazione numero 8.22. Osservazione numero 8.23. Osservazione numero 8.24 sempre con medesimo risultato. Osservazione numero 8.25. Osservazione numero 8.26. Osservazione numero 8.27. Osservazione numero 8.28. Osservazione numero 8.29. Osservazione numero 8.30. Sempre con il risultato di 14 voti a favore e 5 astensioni. Osservazione numero 9.1. Osservazione numero 9.2. Osservazione numero 9.3. Osservazione numero 9.4. Osservazione numero 9.5 con medesimo risultato. Osservazione numero 9.6. Osservazione numero 10.1. Osservazione numero 10.2. Osservazione numero 10.3. Osservazione numero 10.4 sempre con 14 voti favorevoli e 5 astensioni. Osservazione numero 10.5. Osservazione numero 10.6. Osservazione numero 10.7. Osservazione numero 11. Abbiamo finito le votazioni, pertanto adesso, con un'unica alzata di mano, confermiamo quanto precedentemente espresso, ossia, chi è favorevole all'oggetto della delibera, cioè controdeduzioni alle osservazioni al piano urbano del traffico, PUT, adottato con deliberazione di giunta comunale numero 36 del 22 e approvazione, alzi la mano chi è favorevole. Quindi 14. Alzi la mano chi è astenuto. 5. Nessun contrario. Anche in questo caso l'immediata eseguibilità, chi è favorevole alla stessa? 14 voti favorevoli, chi si astiene? 5 voti, anche l'immediata seguita è approvata. Grazie. Credo che possiamo congedare anche la dottoressa l'architetto Scaramuzzino. Si è già auto-congedata e la l'architetto Rita Perego, grazie della presenza. No, aveva chiesto l'Assessore. No, è giusto

dare a Cesare, ha chiesto l'Assessore la possibilità di essere congedata, quindi non è un atto suo di autonomia totale. Grazie.

N.B. La trascrizione degli interventi sopra riportati è stata curata dalla ditta incaricata con determinazione del dirigente n. 1211 del 12/12/2022