



Città di Seregno

Provincia di Monza e della Brianza

Dichiarazione di Sintesi Finale Piano Urbano del Traffico

L'AUTORITÀ PROCEDENTE D'INTESA CON L'AUTORITÀ COMPETENTE VAS

Premessa

Il presente documento costituisce la Dichiarazione di Sintesi Finale del processo di Valutazione Ambientale Strategica (art. 4 L.R. 12/2005 e s.m.i.) del Piano Urbano del Traffico (PUT) redatta dall'Autorità Procedente in collaborazione con l'Autorità Competente, ai sensi dell'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE, della D.C.R. n. VIII/351 del 13/03/2007 e della D.G.R. VIII/6420 del 27/12/2007 e successive modifiche e integrazioni.

La Dichiarazione di Sintesi, che riepiloga in che modo le considerazioni di carattere ambientale sono state integrate nel Piano, è messa a disposizione del pubblico e delle Autorità al fine d'informare della decisione in merito al Piano stesso.

Il documento, coerentemente a quanto evidenziato dalle indicazioni regionali, deve:

- illustrare sinteticamente il processo integrato PUT/VAS;
- riportare i contributi ed i pareri espressi;
- descrivere le misure previste in merito al sistema di monitoraggio in fase di attuazione/gestione del PUT;

Il processo integrato PUT/VAS

Lo schema di riferimento –definito dalla D.C.R. n. VIII/351 del 13/03/2007-, descrive la sequenza delle fasi temporali del processo di redazione del piano e del parallelo procedimento di valutazione ambientale del medesimo piano che possono essere sintetizzate come segue:

1. attività di costruzione di una base conoscitiva comune e di partecipazione che vengono sviluppate con continuità in tutte le fasi del procedimento di pianificazione;
2. fase di attuazione del piano, accompagnata da attività di monitoraggio e valutazione dei risultati;
3. circolarità del processo di pianificazione, in quanto se a seguito delle analisi degli impatti sulle componenti ambientali (monitoraggio dei risultati in fase attuativa) emergono condizioni di insostenibilità è possibile/necessario rivedere gli obiettivi e le azioni previste dal piano.

Si riporta la sequenza delle fasi del processo.

Schema generale – Valutazione Ambientale VAS

Fase del P/P	Processo di P/P	Valutazione Ambientale VAS
Fase 0 Preparazione	P0.1 Pubblicazione avviso di avvio del procedimento P0.2 Incarico per la stesura del P/P P0.3 Esame proposte pervenute ed elaborazione del documento programmatico	A0.1 Incarico per la redazione del Rapporto Ambientale A0.2 Individuazione autorità competente per la VAS
Fase 1 Orientamento	P1.1 Orientamenti iniziali del P/P	A1.1 Integrazione della dimensione ambientale nel P/P
	P1.2 Definizione schema operativo P/P	A1.2 Definizione dello schema operativo per la VAS, e mappatura dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico coinvolto
	P1.3 Identificazione dei dati e delle informazioni a disposizione dell'autorità procedente su territorio e ambiente	A1.3 Verifica delle presenze di Siti Rete Natura 2000 (sic/zps)
Conferenza di valutazione	avvio del confronto	
Fase 2 Elaborazione e redazione	P2.1 Determinazione obiettivi generali	A2.1 Definizione dell'ambito di influenza (scoping), definizione della portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale
	P2.2 Costruzione scenario di riferimento e di P/P	A2.2 Analisi di coerenza esterna
	P2.3 Definizione di obiettivi specifici, costruzione di alternative/scenari di sviluppo e definizione delle azioni da mettere in campo per attuarli	A2.3 Stima degli effetti ambientali attesi, costruzione e selezione degli indicatori
		A2.4 Valutazione delle alternative di P/P e scelta di quella più sostenibile
		A2.5 Analisi di coerenza interna
P2.4 Proposta di P/P	A2.6 Progettazione del sistema di monitoraggio	
	A2.7 Studio di Incidenza delle scelte del piano sui siti di Rete Natura 2000 (se previsto)	
	messa a disposizione e pubblicazione su web (sessanta giorni) della proposta di P/P, di Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati invio Studio di Incidenza (se previsto) all'autorità competente in materia di SIC e ZPS	
Conferenza di valutazione	valutazione della proposta di P/P e del Rapporto Ambientale	
	Valutazione di incidenza (se prevista): acquisizione del parere obbligatorio e vincolante dell'autorità preposta	
	PARERE MOTIVATO <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>	
Fase 3 Adozione Approvazione <i>Schema di massima in relazione alle singole tipologie di piano</i>	3.1 ADOZIONE - P/P - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi	
	3.2 DEPOSITO / PUBBLICAZIONE / TRASMISSIONE Deposito presso i propri uffici e pubblicazione sul sito web sivas di: P/P, Rapporto Ambientale e Sintesi non tecnica, parere ambientale motivato, dichiarazione di sintesi e sistema di monitoraggio Deposito della Sintesi non tecnica presso gli uffici della Regione, delle Province e dei Comuni. Comunicazione dell'avvenuto deposito ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati con l'indicazione del luogo dove può essere presa visione della documentazione integrale. Pubblicazione sul BURL della decisione finale	
	3.3 RACCOLTA OSSERVAZIONI	
	3.4 Controdeduzioni alle osservazioni pervenute, a seguito di analisi di sostenibilità ed eventuale convocazione della Conferenza di Valutazione.	
	PARERE MOTIVATO FINALE <i>predisposto dall'autorità competente per la VAS d'intesa con l'autorità procedente</i>	
	3.5 Aggiornamento degli atti del P/P in rapporto all'eventuale accoglimento delle osservazioni. APPROVAZIONE - P/P - Rapporto Ambientale - Dichiarazione di sintesi finale	
	3.6 Deposito degli atti presso gli uffici dell'Autorità procedente e informazione circa la decisione	
Fase 4 Attuazione gestione	P4.1 Monitoraggio dell'attuazione P/P P4.2 Monitoraggio dell'andamento degli indicatori previsti P4.3 Attuazione di eventuali interventi correttivi	A4.1 Rapporti di monitoraggio e valutazione periodica

Soggetti coinvolti

Il Comune di Seregno con Deliberazione della Giunta Comunale n. 42 del 28 febbraio 2017 ha dato avvio al procedimento di formazione del Piano Urbano del Traffico e della relativa Valutazione Ambientale Strategica (VAS), di cui al D.lgs. n. 152/2006 e s.m.i.

Con determinazione dirigenziale n. 119 del 01.03.2017 sono stati individuati:

- Soggetti competenti in materia ambientale:
 - ARPA Lombardia- Dipartimento Provinciale di Monza e Brianza;
 - ATS -Agenzia di tutela della salute della Brianza
 - Direzione generale Archeologia, belle arti e paesaggio per le provincie di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia e Varese;
 - Ente Parco Locale di Interesse Sovracomunale PLIS Brianza Centrale (ora Grubria)
- Enti territorialmente interessati:
 - Regione Lombardia;
 - Provincia di Monza e della Brianza,
 - Comuni confinanti col Comune di Seregno: Desio, Cesano Maderno, Meda, Cabiante, Giussano, Seveso, Albiate, Carate Brianza, Lissone;
 - Autorità di Bacino del fiume Po;
 - Agenzia TPL MI/MB/LO/PV;
 - Trenitalia;
 - Trenord;
 - RFI;
 - ANAS S.p.A.;
 - Autostrada Pedemontana Lombarda S.p.A.;
 - MM-Metrotranvia;
 - STIE S.p.A.;
 - Autoguidovie S.p.A.;
 - Airpullman s.p.a;
 - Camera di Commercio.
- Settori del pubblico interessati all'iter decisionale:
 - Organizzazioni ambientaliste attive sul territorio comunale;
 - Associazioni culturali, sociali, sindacali, sportive, professionali, socio-assistenziali, di promozione e sviluppo territoriale riconosciute dal Comune di Seregno;
 - Forze dell'Ordine;
 - Protezione Civile;
 - Vigili del Fuoco;
 - Enti scolastici
 - Enti religiosi;
 - Ordini e collegi professionali (geometri, architetti, ingegneri, dottori agronomi e dottori forestali);
 - Organizzazioni rappresentative dell'industria, del commercio, dell'artigianato e dell'agricoltura;
 - Federazione Autotrasportatori Italiani;
 - Associazione Tassisti Italiani;
 - Associazione NCC;
 - Comitati civici e di quartiere;
 - Associazioni di residenti e i portatori di interessi diffusi sul territorio;
 - Liberi cittadini.

Si evidenzia che durante tutto il processo pianificatorio è stato possibile sottoporre all'attenzione dell'Amministrazione e del gruppo di pianificazione istanze da parte di cittadini, associazioni e gruppi d'interesse. I contenuti delle istanze pervenute sono riassunti nel cap. 8 della proposta di Piano "Istanze pervenute durante il processo pianificatorio".

Nel corso dell'iter procedimentale ed in esito a variazioni dell'assetto organizzativo dell'Ente sono variate l'Autorità Procedente e l'Autorità Competente VAS. L'ultima individuazione è stata effettuata con deliberazione di Giunta Comunale n. 62 del 22.06.2021 come segue:

- Autorità Procedente per la VAS relativa alla redazione del Piano Urbano del Traffico: il Dirigente dell'Area Servizi per il Territorio- arch. Angela Danila Scaramuzzino -;
- Autorità Competente per la VAS relativa alla redazione del Piano Urbano del Traffico: il Dirigente dell'Area Lavori Pubblici e Patrimonio- ing. Franco Greco -;

Iter processo PUT/VAS contributi e pareri ricevuti

Il processo di PUT/VAS ha avuto il seguente iter:

- in data 02.03.2017 è stato pubblicato all'Albo pretorio, sul sito web istituzionale e sul sito SIVAS di Regione Lombardia, nonché in data 07.03.2017 su un quotidiano locale l'avviso di avvio del procedimento - prot. n. 10225 del 02.03.2017 -;
- in data 26.07.2017, con nota prot. n. 37005 del 27.07.2017, la Soc. MobilityInChain ha trasmesso il "Quadro Conoscitivo del Piano Urbano del Traffico" costituito dal quadro di riferimento normativo e di contesto, dalla descrizione delle analisi e delle misurazioni condotte con restituzione delle evidenze numeriche dei fenomeni misurati, nonché di prime linee di indirizzo per la redazione della proposta di Piano;
- con deliberazione n. 195 del 12.09.2017 la Giunta Comunale ha preso atto del "Quadro conoscitivo del Piano Urbano del Traffico" sopracitato e, contestualmente, ha approvato le linee di indirizzo per la redazione dello stesso;
- in data 26.02.2018 è stato pubblicato, giusto avviso prot. n. 11466 del 26.02.2018, sul sito web istituzionale e sul sito SIVAS di Regione Lombardia il Documento di Scoping - prot.n. 10060 del 20.02.2018 - che descrive in sintesi i risultati della fase preliminare di orientamento e impostazione della VAS;
- nel periodo di deposito del Documento di Scoping, compreso tra il 26.02.2018 e il 28.03.2018 sono pervenuti i sottoelencati n. 3 pareri tardivi comunque valutati all'interno del processo;
 - a. prot. n. 18631 del 30.03.2018 -Provincia di Monza e della Brianza;
 - b. prot. n. 19013 del 03.04.2018 ARPA - Dipartimento di Milano e Monza e Brianza -
 - c. prot.n. 1955 del 17.04.2017 _RFI Direzione Territoriale di Milano;
- in data 5 aprile 2018 si è tenuta la prima conferenza VAS – convocata con nota prot. n. 11469 del 26.02.2018 - volta ad illustrare il Documento di Scoping ed a raccogliere pareri, contributi e osservazioni, le cui risultanze sono state riportate in apposito verbale pubblicato sul sito web istituzionale e sul sito regionale SIVAS;
- in pari data sopracitata si è tenuto altresì un forum pubblico per la presentazione del Documento di Scoping, le cui risultanze sono state riportate in apposito verbale pubblicato sul sito web istituzionale e sul sito regionale SIVAS;
- il Commissario Straordinario, con nota prot. n. 23887 del 24.04.2018, ha disposto la sospensione del procedimento di redazione del Piano Urbano del Traffico alla luce dello stato di avanzamento del Piano ed 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;
- con deliberazione di Giunta Comunale n. 35 del 26.03.2019, l'Amministrazione Comunale insediatasi ha integrato le "Linee di indirizzo", approvate con deliberazione di Giunta Comunale n. 195/2017, esplicitando nuovi elementi prioritari nell'elaborazione del Piano;

- in data 13.12.2021 sono stati pubblicati, giusto avviso prot. n. 65135 del 10.12.2021, sul sito SIVAS della Regione Lombardia e sul sito web istituzionale dell'ente, nella sezione Amministrazione Trasparente e nelle aree tematiche afferenti i seguenti elaborati:
 - fascicolo "Piano Urbano del Traffico Città di Seregno _Proposta di piano 17.11.2021 - v.6.0" prot. n. 61360/2021;
 - fascicolo "Valutazione Ambientale Strategica - Rapporto Ambientale - Novembre 2021"- prot. n. 60643/2021;
 - fascicolo "Valutazione Ambientale Strategica - Sintesi non tecnica - Novembre 2021" prot. n. 60643/2021;
- in data 10.12.2021 con nota prot. n. 65138/2021 è stato comunicato agli enti territorialmente interessati e alle autorità con specifiche competenze in materia ambientale l'intervenuto deposito ai fini dell'espressione del prescritto parere;
- in data 19.01.2022 si è tenuta la seduta finale della Conferenza di valutazione, convocata con nota prot. n. 1603 del 13.01.2021 durante la quale è stato illustrato il Rapporto Ambientale;
- in data 19.01.2022 si è altresì tenuto un forum pubblico di approfondimento con il pubblico interessato, il cui verbale è stato ;
- della conferenza e del forum pubblico è stato redatto apposito verbale, pubblicato sul sito SIVAS di Regione Lombardia e sul sito web comunale;
- a seguito della messa a disposizione del Rapporto Ambientale/Sintesi non tecnica e della proposta di Piano sono pervenute le osservazioni seguenti:
 - Protocollo n° 941 dell'11.01.2022 _ Presentato dal Ministero della Cultura - Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese;
 - Protocollo n° 1570 del 13.01.2022 _ Presentato da ARPA LOMBARDIA - Dipartimento di Milano_Monza e Brianza;
 - Protocollo n° 2609 del 18.01.2022 _ Presentato da APL;
 - Protocollo n° 3472 del 21.01.2022 _ Presentato da ATS Brianza;
 - Protocollo n°5241 del 01.02.2022 _ Presentato dall'Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia;
- sono inoltre pervenuti i seguenti contributi da parte di cittadini e associazioni relativi a scelte progettuali del Piano, e pertanto non attinenti al processo di VAS, per i quali si è disposto la valutazione e il riscontro nelle successive fasi procedurali post adozione (controdeduzioni alle osservazioni):

N.	Prot.n. del	Istante	Sintesi contributo
1	67016 del 20.12.2021	L. D.A.	Proposta nuovo percorso ciclopedonale Colzani-Milano-Sciesa, con istituzione di senso unico in via Sciesa direzione sud.
2	434 del 05.01.2022	M.P.	1) Prevedere realizzazione di marciapiede in via Filzi su tutto il tratto compreso fra via Torricelli e via Don Orione, con istituzione senso unico di marcia tra via Stoppani e via Don Orione Realizzazione di marciapiede in via Don Orione tra via San Vitale e via Damiano Chiesa, valutare piantumazioni arboree Revisione di via delle Grigne con trasformazione in senso unico da via Verdi e messa in sicurezza del percorso pedonale Realizzazione di marciapiede in via Mercalli al fine di mettere in sicurezza l'accesso pedonale alla scuola Antonio Stoppani ed impedire la sosta irregolare 2) Realizzazione di marciapiede in via Cesare Battisti.

N.	Prot.n. del	Istante	Sintesi contributo
3	3402 del 20.01.2022	M.B.	<ul style="list-style-type: none"> Istituzione di divieto di svolta a sinistra per chi proviene da via Montello ed è diretto in via Reggio; richiesta di posizionamento barriere acustiche lungo SS36 nella zona residenziale di S. Salvatore
4	3724 del 24.01.2022	N. D.O	Via Nino Bixio viene utilizzata da flussi veicolari di attraversamento, che transitano a velocità sostenute e che in passato hanno causato incidenti. Si segnalano inoltre cedimenti strutturali agli edifici, che vengono imputati all'intensità del traffico ed al peso dei veicoli che causano cedimenti delle fondazioni.
5	4039 del 25.01.2022	Associazione Futuro e Tradizione	<ol style="list-style-type: none"> Allegare tavole fuori testo in scala adeguata (1:5.000) che riportino la classificazione stradale ed il Perimetro del Centro Abitato utili per comprendere la fascia di rispetto per le costruzioni; Modificare nel capitolo sulla ciclabilità i riferimenti al Parco della Brianza Centrale riferendosi al Parco Locale di Interesse Sovracomunale "GruBria" con i relativi percorsi; Non risulta chiara la relazione tra l'analisi dell'incidentalità e le Azioni del Piano. Non sono previste azioni sugli assi di via Milano e via allo Stadio nonostante vi siano 5 intersezioni pericolose; Assenza di simulazioni in grado di dimostrare che le ZTL scolastiche e le limitazioni al traffico pesante non impattino eccessivamente sulle viabilità circostanti; Il PUT non definisce il percorso del tram e non fa proposte sulle criticità della rete stradale; Le azioni a supporto dell'obiettivo "unire la città" sono ritenute insufficienti
6	4583 del 27.01.2022	P. C. e altri	Segnala fenomeni di sosta irregolare 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, e di 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 via Filzi e via Gioberti.
7	4591 del 27.01.2022	G.C.	<ol style="list-style-type: none"> Richiesta trasformazione in strada a senso unico di viale Santuario nel tratto compreso tra via Cairoli e via Santa Valeria; Realizzazione della gronda nord come da PGT (collegamento tra via Ancona e via Monte Rosa); <p>Richiesta realizzazione di marciapiede nelle vie Stoppani e Wagner, manutenzione di tombini e chiusini e istituzione di divieto transito per mezzi pesanti.</p>

- le osservazioni correlate al processo di VAS, pervenute in esito alla messa a disposizione della proposta di Piano, del Rapporto Ambientale e della Sintesi non tecnica sono state valutate nel Parere Motivato - prot. n. prot.n. 14234 del 16.03.2021 - come segue:

Protocollo n° 941 del 11.01.2022

Presentato da

Ministero della Cultura - Soprintendenza Archeologia, Belli Arti e Paesaggio per le province di Como, Lecco, Monza e Brianza, Pavia, Sondrio e Varese

Oggetto

1) Analizzare e valutare gli impianti del sistema della mobilità sui beni culturali e paesaggistici: siti vincolati, monumentali e paesaggistici, comprensiva di eventuali

"buffer zone"

2) Mettere in rete le aree aventi interesse paesaggistico, potenziandone l'accessibilità e la fruizione; redigere elaborati di sintesi con perimetrazioni dei differenti vincoli e delle eventuali aree di rispetto.

3) Assicurare il mantenimento del verde, proteggere la conservazione dei cannocchiali percettivi e paesaggistici lungo la viabilità storica esistente; salvaguardare la struttura del paesaggio agrario, valorizzare e riqualificare il paesaggio agrario residuo e quello lungo la SS36 e la linea ferroviaria. Per gli interventi di trasformazione in ambiti paesaggistici rilevanti fare proprie le disposizioni del DGR IX/2727 del 12.12.11 appendice B. Per la definizione di reti, allargamenti di sedi infrastrutturali e isole ambientali di considerare il tessuto urbano storico attraverso lo studio della cartografia storica.

4) Per i nuclei di antica formazione mantenere i nuclei insediativi storici anche con le aree verdi al fine di evitare la saturazione del costruito.

5) Per l'espansione urbana residenziale si rivolga l'attenzione ad opere di mitigazione coerenti con le specie, le essenze e i tipi di piantumazione.

6) Per le infrastrutture e le reti assicurare un modello di accessibilità coerente con la vocazione storico artistica coniugando le esigenze di sviluppo con l'utilizzo di sistemi di mobilità.

7) Per le modalità organizzative relative alla sistemazione di nodi e assi viabilistici si chiedere di prevedere l'utilizzo di materiali di recupero in sostituzione degli inerti di cava e l'utilizzo di tecniche di costruzione dei rilevati con l'utilizzo del terreno in sito legato a calce/cemento. In caso di nuove rotatorie e ampliamenti stradali si raccomanda ove possibile la piantumazione di formazioni vegetazionali arboreo-arbustive. Le specie da utilizzare siano autoctone. I sistemi di illuminazione devono evitare la propagazione dei raggi verso l'alto e essere localizzati in modo da minimizzare il numero, ottimizzandone l'efficienza, evitando fenomeni di inquinamento luminoso utilizzando sistemi a basso consumo.

8) Per l'ampliamento e formazione delle zone a parcheggio sarà da minimizzare l'impermeabilizzazione, incentivando l'impiego di pavimentazioni permeabili e semipermeabili garantendo il sistema di raccolta e smaltimento delle acque piovane. Si chiede di limitare la cartellonistica verticale ai soli segnali relativi alla sicurezza stradale e alla segnalazione delle attività locali.

9) Per la tutela archeologica si segnali che le aree coincidenti con i NAF devono essere ritenute a rischio di rinvenimenti.

Parere Motivato:

La comunicazione pervenuta contiene molti elementi di carattere di dettaglio specifici per la definizione degli interventi a livello di maggior dettaglio. Tali suggerimenti saranno considerati e osservati ove pertinenti e applicabili nella fase attuativa del PUT. Per quanto riguarda il Rapporto Ambientale si segnala che un suggerimento dato risponde al punto 8 dell'elenco sopra in quanto è specificato "*[...]si suggerisce di potenziare aree di sosta "verdi" in cui installare punti di ricarica elettrica e destinare aree verdi e zone drenati al fine di contrastare la formazione di isole di calore e di possibili allagamenti. [...]*"

Protocollo n° 1570 del 13.01.2022

Presentato da

ARPA LOMBARDIA - Dipartimento di Milano_Monza e Brianza

Oggetto

1) Rapporto Ambientale: realizzare percorsi per una mobilità a basse emissioni, pedonalizzare delle aree per realizzare Zone 30, ridurre gradualmente la sosta in area centrale per migliorare e aumentare l'offerta di sosta esterna. La moderazione della velocità veicolare internamente alle aree più centrali dei nuclei abitati, può avere come

conseguenza un innalzamento generale della qualità ambientale e sociale. L'intenzione di incentivare percorsi pedonali funzionali all'accesso sicuro al centro è fondamentale alla promozione di una mobilità alternativa a quella che fa uso esclusivamente del mezzo privato motorizzato. L'effetto prioritario è la diminuzione di veicoli a motore con miglioramento delle condizioni locali di qualità dell'aria e riduzione delle emissioni acustiche, con (potenziale) incremento della qualità della salute pubblica. Incentivare la riduzione del transito di mezzi pesanti nei centri abitati ha come conseguenza l'incremento della sicurezza e miglioramento locale delle condizioni acustiche e di qualità dell'aria.

2) La ciclabilità: il sistema esistente presenta delle criticità significative: mancanza di una gerarchizzazione degli itinerari, discontinuità dei vari segmenti, assenza di un'adeguata dotazione ciclabile in relazione alle scuole e l'inaccessibilità della stazione ferroviaria per via ciclabile da lato nord nonostante la prossimità con il centro, la ZTL e gli ambiti a maggiore densità. Condivisione dell'obiettivo di strutturare e completare la rete ciclabile in particolare focalizzando l'accessibilità alle scuole e alla rete ferroviaria.

3) Smart working e didattica a distanza: l'attuale situazione pandemica determina una richiesta minore di TPL e di spostamenti automobilistici. Il PUT deve prendere in considerazione l'eventuale scenario.

4) Coerenza esterna e interna: è stata valutata la coerenza interna e quella esterna.

5) Monitoraggio: si invita a monitorare con specifico indicatore l'andamento futuro dei lavoratori in modalità lavoro agile. Non è ben chiaro la cadenza temporale di pubblicazione di ogni singolo dato.

Parere Motivato:

Il Contributo presentato dall'Ente non segnala elementi di criticità nel RA. Si anticipa che il tema dello "Smart working" in questa fase temporale di emergenza sanitaria si preferisce rimandarlo nella fase di ridefinizione del successivo PUT o in alternativa alla fase di monitoraggio poiché si ritiene non ci siano ancora abbastanza informazioni riguardanti tale modalità a scala locale e qualsiasi previsione o considerazione oggi potrebbe essere non attendibile.

Protocollo n° 2609 del 18.01.2022

Presentato da

APL

Oggetto

nessun rilievo

Protocollo n° 3472 del 21.01.2022

Presentato da

ATS Brianza

Oggetto

1) Attuare quanto previsto dall'art.57 della L.120/2020 mediante provvedimenti finalizzati alla realizzazione, all'installazione e alla gestione delle infrastrutture di ricarica a pubblico accesso per veicoli elettrici all'interno delle aree con l'obiettivo di 1 punto di ricarica ogni 1000 abitanti e si suggerisce la predisposizione di cavidotti e relativi accessori per futuri ampliamenti.

2) Pianificare l'integrazione e la diffusione delle stazioni di ricarica di veicoli elettrici all'interno di edifici residenziali e non, nei parcheggi e/o privati esistenti e/o oggetto di ristrutturazione delle pavimentazioni, o di futura realizzazione, prevedendo anche la predisposizione di cavidotti e relativi accessori per futuri ampliamenti (art.4 comma 1 bis Dlgs 192/2005 modificato dall'art.6 del d.lgs. 48/2020) Aggiornare Regolamento Edilizio.

3) Promuovere la realizzazione di nuovi percorsi pedonali fruibili in modo sicuro al fine di incentivarne lo sviluppo della mobilità dolce nei maggiori punti di attrazione e afflusso di pubblico.

4) Perseguire lo sviluppo di aree attrezzate con stalli di sosta per biciclette corredate anche di depositi/infrastrutture per la ricarica elettrica e stazioni di bike-sharing con anche depositi aperti o chiusi per le biciclette vicino alle fermate di autobus e dalla futura rete metrotranvia o da collocare in punti di maggiore attrattività per i cittadini.

5) Mettere in atto azioni volte all'incremento della disponibilità di parcheggi per pendolari presso la stazione ferroviaria al fine di incrementare l'utilizzo del treno.

Parere Motivato:

Si procederà ad aggiornare il quadro normativo del PUT riportando L.120/2020. Per quanto riguarda gli strumenti urbanistici e gli atti regolamentari in materia edilizia - urbanistica comunali, si procederà all'aggiornamento in corso di loro variante.

Protocollo n°5241 del 01.02.2022

Presentato da

Agenzia per il trasporto pubblico locale del bacino della Città Metropolitana di Milano, Monza e Brianza, Lodi e Pavia

Oggetto

1) Precisare che il Comune detiene la facoltà, con risorse a proprio carico di affidare e regolare servizi aggiuntivi a quelli programmati dall'autorità di bacino.

2) Disponibilità a definire specifiche tecniche delle fermate per definire progetti tipologici valutando in prima istanza, la riqualificazione dell'autostazione di via F.lli Dandolo per un ammodernamento e ampliamento.

3) Nell'ambito dei progetti infrastrutturali di realizzazione della metrotranvia Milano (Parco Nord-Seregno) e ambito stazione piazzale XXV Aprile si rimanda alla fase operativa eventuali valutazioni.

4) Nella progettazione della riqualificazione dell'asse di Via Colzani (intervento C-2) tenere presente che sarà percorsa dalle autolinee Z116, Z250 nel tratto compreso tra il confine comunale e l'intersezione con Via Ripamonti; dall'autolinea Z164, nel tratto compreso tra il confine comunale e l'intersezione con Via Edison; dalla metrotranvia 32 Milano-Seregno nel tratto compreso tra l'intersezione con Via Platone e l'intersezione con Via Milano. In particolare, la progettazione della connessione ciclabile lungo l'asse di Via Colzani (C2-A) dovrà risolvere le interferenze con la coppia di fermate dall'intersezione con Via Solferino.

5) Nella progettazione della riqualificazione dell'asse di Via Nazioni Unite-Via Ripamonti (intervento C-3) si tenga presente che la Via Nazioni Unite sarà percorsa dall'autolinea Z116, mentre Via Ripamonti sarà percorsa dall'autolinea Z250. 6) Nella riqualificazione di Corso Matteotti (intervento C-6) si conferma che tale asse rimane fondamentale per il trasporto pubblico transitandovi le autolinee Z232, Z233, Z228, Z272. Nel risagomare la careggiata (C-6C) si tenga presente che la larghezza della corsia di marcia di ciascuna semicareggiata, non dovrà essere inferiore a 3,50 metri. 7) Si esprime parere favorevole sullo schema di riqualificazione del nodo Briantina-Calamandrei-Valassina (intervento C-7), in quanto l'istituzione del doppio senso di circolazione in Via Briantina semplificherebbe il percorso della linea Z232. 8) Nodi Milano-allo Stadio-Edison-Colzani: si rinvia al parere già espresso in merito al "PAC 1 Via Toselli- Via Milano" con ns. nota prot. 94 del 21/03/2019.

Parere Motivato:

Si specifica che nel RA è riportato quanto "[...] L'Amministrazione Comunale deve infatti attuare il proprio PUT considerando il nuovo "Piano di bacino" che regola il trasporto pubblico dei mezzi e degli orari. Si suggerisce di avviare tavoli di concertazione con gli enti coinvolti per promuovere mezzi di trasporto pubblici più sostenibili sostituendo quelli che attualmente sono in funzione. Va segnalato però che il PUT prevede

l'incentivazione all'utilizzo del trasporto pubblico locale con lo scopo del decremento del congestionamento da traffico, della riduzione delle emissioni in atmosfera e del perseguimento di stili di vita più sani, obiettivi coerenti con la pianificazione di scala sovralocale (si veda la coerenza esterna). [...]". Tutti gli altri contenuti sono da considerarsi e saranno approfonditi durante la fase attuativa del PUT. Si evidenzia che sono già attivi tavoli di concertazione per la programmazione e la gestione integrata dei servizi in stretta sinergia con Agenzia TPL.

- in data 16.03.2022 – prot.n. 15254/2022 – l’Autorità procedente, d’intesa con l’Autorità competente, ha prodotto la dichiarazione di Sintesi;
- in data 05.04.2022 con deliberazione di Giunta Comunale n.36/2022 è stato adottato il Piano Urbano del Traffico costituito, oltre che dagli elaborati di Piano, anche dalla documentazione inerente il processo di VAS attuato ed in particolare:
 - Documento di Scoping (prot. n. 10060 del 20.02.2018);
 - Rapporto Ambientale (prot. n. 60643 del 17.11.2021);
 - Sintesi non tecnica (prot. n. 60643 del 17.11.2021);
 - Parere motivato (prot. n. 14234 del 16.03.2022);
 - Dichiarazione di sintesi (prot. n. 15254 del 22.03.2022);
- in esito all’adozione è stata data comunicazione, ai sensi delle “Direttive Ministeriali per la redazione, adozione e attuazione dei piani urbani del traffico” e alle disposizioni vigenti in materia, dell’avvenuto deposito del Piano adottato e della correlata documentazione VAS - avviso prot. n. 20531 del 14.04.2022 -, con contestuale indicazione dei termini e delle modalità per la presentazione delle osservazioni da parte dei soggetti interessati;
- Si riporta la sintesi delle n. 11 osservazioni pervenute a seguito dell’adozione del piano:

N.	PROT.N.	ISTANTE	SINTESI OSSERVAZIONE
1	23507_2022	C.E.	RENDERE A SENSO UNICO VIA NAZARIO SAURO
2	25463_2022	C. R.	Via Gioachino Rossini: accordamenti al semaforo di corso Matteotti; conflitti fra sosta e doppio senso di marcia; rumorosità e vibrazioni dell’eccessivo traffico; suggerita nuova ciclabile.
3	25779_2022	L.M.	<ul style="list-style-type: none"> • Necessario confronto con RFI per trovare soluzioni (incluse progettazioni e finanziamento) alle chiusure dei passaggi a livello • Valutare valorizzazione dell’itinerario Cabiato-Mariano-Giussano come alternativa al traffico di attraversamento su via Parini-Wagner • La riqualificazione di Via Colzani merita un “progetto urbano speciale” che coinvolga anche le aree limitrofe; • Offre suggerimenti per il regolamento della sosta in generale e in zona stazione in particolare • Dare priorità alta alla pista lungo via Cadore al Ceredo e alla ciclabile di scavalco della superstrada Valassina; suggerisce accordo con comune di Carate per collegamento ciclabili; • Completare via Locatelli sarebbe prerequisito per rigenerare l’area circostante alla chiesa di Santa Valeria; • Prevedere circolazione a doppio senso di marcia su tutta via Einaudi al fine di garantire la funzionalità della rete con il progetto della Pedemontana; • Prevedere riqualificazione urbanistica delle aree prossime alla stazione (piazza Linate, via Bandiera e aree limitrofe, scalo ferroviario)
4	26152_2022	CONSORZIO PARCO GRUBRIA	Segnala ciclabile Mi-Me in corso di progettazione definitiva; Si riportano tipologie di ciclabile aggiuntive.

N.	PROT.N.	ISTANTE	SINTESI OSSERVAZIONE
5	26154_2022	Provincia Monza Brianza	<ul style="list-style-type: none"> • Valutare in coordinamento tra enti le opportunità di connessioni ciclabili trasversali all'itinerario che costeggia la SS36 • Integrare la Mi-Me, già progettata; • Prevedere che il sistema mobilità possa in futuro assumere indicazioni derivanti dal PUMS, senza necessità di aggiornamento/variante del Piano comunale; • Verifica di fattibilità della rotatoria Briantina – Calamandrei – Valassina rispetto alla DGR n°8/3219 del 27/09/2006; • Verificare la fattibilità della nuova rotatoria via del Meré Nord - via Nazioni Unite; • Via Wagner deve mantenere il ruolo attribuito prima a via Cadore (strada urbana interquartiere); • Considerare le strade ad elevata compatibilità di traffico operativo del PTCP; • Non è stata rinvenuta, per le strade di secondo livello presenti nel territorio comunale, la regolamentazione per gli accessi laterali e le intersezioni in funzione del livello e del ruolo della strada, ai sensi dell'art. 40 delle norme del Ptcp, • In assenza della restituzione delle analisi di dettaglio dello scenario di Piano (di cui si dà conto nel RA a pag. 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 aria e rumore.
6	26163_2022	Città di Seregno	<p>Riscontrata 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 ad individuare soluzioni operative per l'eventuale ripristino della circolazione veicolare;</p> <p>Sono superate le ipotesi di ripristino della circolazione lungo via Collodi e via Dei Pini, mentre è in fase di definizione l'ottimizzazione del collegamento ciclopedonale via San Giuseppe – Due Palme / Machiavelli</p>
7	26187_2022	Città di Seregno	<p>Azioni di raccordo tra il PUT ed altri strumenti urbanistici vigenti non possono esulare da una verifica puntuale in ordine anche ad eventuali vincoli e ad obblighi convenzionali esistenti.</p>

N.	PROT.N.	ISTANTE	SINTESI OSSERVAZIONE
8	26278_2022	<p>ACLI Seregno – WWF Insubria – Casa della Sinistra – Comitato Quartiere Meredito S. Ambrogio</p> <p>I punti contrassegnati con (*) sono firmati da: ACLI Seregno – WWF Insubria – Casa della Sinistra</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1) Integrazione paragrafo 4.2.3.2 “Percorsi ciclopedonali a tema” 2) Maggiore dettaglio nella descrizione dell’azione A-2. Riportare la localizzazione di tutte le colonnine arancioni “speedy check” di rilevamento automatico della velocità con riattivazione e regolare uso e manutenzione. In subordine trasformare le colonnine in “segni dissuasivi” adiacenti a telecamere funzionanti 3) Modifica classificazione stradale degli accessi strategici alla Città: Corso Matteotti, Reggio-Messina, Circonvallazione-Maccalè. 4) Rettifiche e integrazioni alle previsioni di moderazione del traffico Inserimento nuova illuminazione dedicata per passaggi pedonali segnalati (via Nazioni Unite-via Kolbe, via Maccalè, via Stefano da Seregno) Modifica legenda Zone 30 a migliore specificazione. Togliere campitura azzurra nella tavola di moderazione del traffico perché non residenziale e di rispetto cimiteriale 5) Integrazione del paragrafo “6.1.7 Misure gestionali ed amministrative” con la previsione di un sistema di rilievo e monitoraggio delle infrastrutture stradali. Inserimento di planimetria per la localizzazione degli indicatori di monitoraggio ambientale e riportare esito con specifici display in tempo reale. Sostituzione cartellonistica ammalorata e/o vandalizzata. 6) Integrare previsione di Bicibus per ampliare ed incentivare l’uso quotidiano della bicicletta per spostamenti casa-scuola 7) Integrazione paragrafo 6.1.9 “Pianificazione percorsi pedonali con valenza didattica, storica e naturalistica” al fine di costruire insieme agli abitanti percorsi didattici che uniscano storia, religione e natura” 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 9) (*) Richiesta di maggiori specifiche nel paragrafo “Gestione della sosta” riguardanti scontistica per pendolari <ol style="list-style-type: none"> a) Richiesta di maggiori specifiche a descrizione del livello di dettaglio delle analisi e previsioni del PUT in merito all’”Offerta di Sosta” 10) (*) Segnalazione errori materiali in figura 20 11) Proposta alternativa per l’intersezione Rovereto / IV novembre / Colzani 12) Proposta istituzione ZTR in via Edison sud e riclassificazione in strada urbana locale interzonale. Posa dossi di rallentamento, ricalibrazione della sede veicolare, inserimento rotatoria incrocio con via Oriani, posizionamento cartelli divieto accesso mezzi pesanti; 13) Modifica classificazione stradale e dossi di rallentamento in via Solferino a est di via Bottego 14) Installazione di solo semaforo a chiamata per pedoni e ciclisti presso intersezione Kolbe / Nazioni Unite (azione C3-B) 15) Proposta di realizzazione rotatoria all’intersezione Edison-Oriani 16) Richiesta di tracciamento metrotranvia in figura 21 17) Richiesta di stralciare il prolungamento veicolare di via Platone da viale Europa a via Borromeo / Avogadro (previsto dal progetto metrotranvia), da sostituire con collegamento ciclopedonale 18) (*) richiesta modifica a figura 22 e rimando nel testo 19) (*) richiesta modifica a figura 24 e rimando nel testo 20) Richiesta formalizzazione percorso ciclopedonale che prosegue a sud di via Comina 21) Integrazione percorso ciclopedonale di collegamento tra via Anna Frank (Cesano Maderno) e via Andrea Costa 22) Integrazione collegamento ciclopedonale tra via Platone e via Archimede 23) Maggiore dettaglio per le previsioni di parcheggi biciclette 24) (*) Proposta di percorso ciclopedonale sul sedime ferroviario dismesso e su viabilità di servizio e nuovi scavalchi ciclopedonali Bottego-Sabatelli e Como-Gorizia

N.	PROT.N.	ISTANTE	SINTESI OSSERVAZIONE
9	26287_2022	R.P.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Riconoscimento del valore paesaggistico e richiesta di istituire forme di tutela dei caratteri paesaggistico-naturali della zona nord-ovest tra il Parco della Porada e la zona Orcelletto (via Orcelletto e Locatelli in particolare) 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, via Locatelli, via Ancona e via Bologna) e per un sicuro percorso verso il parco dal centro della città 3) Rimodulazione del progetto di collegamento viario tra via Monterosa e via Locatelli, prevedendo la sola connettività ciclo-pedonale oppure una chiara connotazione di strada locale e rurale, a velocità moderata e priva di parcheggi; 4) Regolazione e limitazione della sosta in tutela dei caratteri espressivi degli areali verdi (via Locatelli); 5) Progetti, sistemazioni e realizzazioni delle aree di sosta che abbiano attenzioni alle qualità paesaggistiche e naturali del contesto, in particolare per quelli di via Locatelli tra via Wagner e via Tagliamento; 6) Conversione in spazio verde naturale del margine sterrato utilizzato saltuariamente come parcheggio in via Bologna
10	26305_2022	R.P.	<ol style="list-style-type: none"> 1) Richiesta di redazione di un'analisi sulle opportunità e nuove consapevolezze che il periodo di pandemia e la crisi energetica ed ambientale hanno e stanno portando: 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; 3) Strutturazione di un percorso ciclabile e pedonale che unisca il centro con il parco della Porada passando per la piazza del quartiere Santa Valeria (via Cairoli, viale Santuario, piazza della chiesa, via Locatelli e via Ancona); 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); 5) Creazione di un percorso ciclabile di collegamento del centro con il cuore del quartiere San Rocco; 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; 7) Ripensare la percorribilità tra le vie Lucca e Monterosa per favorire la mobilità pedonale e un importante inverdimento degli spazi.
11	29682	Ciemme S.r.L.	Richiesta di rigetto dell'osservazione di cui al protocollo n. 26187_2022

In esito all'osservazione presentata dalla Provincia di Monza e Brianza prot. n. 26154 del 13.05.2022 che ha suggerito un approfondimento del Rapporto Ambientale rispetto al Documento di Scoping in ordine alle componenti su cui le azioni e le progettualità individuate dal piano implicano gli effetti più rilevanti, suggerendo altresì una ridefinizione del quadro di sintesi che restituisca pienamente gli effetti che le azioni e le misure adottate determinano sulla totalità delle componenti ambientali o sulle "componenti ambientali maggiormente coinvolte" come individuate nell'ambito VAS, si è provveduto ad integrare - quale approfondimento e migliore specificazione - il Rapporto Ambientale -come segue:

- cap. 5.2.1. "Valutazione delle misure dello scenario di Piano": le misure previste dallo scenario di Piano sono state analizzate rispetto alle componenti ambientali in modalità

puntuali per quelle che sono maggiormente interessate (Energia/Paesaggio/Flora, Fauna, Biodiversità, Suolo, Acqua);

Si evidenzia che la riformulazione integrata del Rapporto Ambientale – prot. n. 61020 del 11.11.2022- trasmessa dalla Soc. Terraria s.r.l. (incaricata dell'elaborazione della documentazione di VAS) si configura quale un miglior approfondimento e una migliore specificazione e che non rileva effetti "negativi" e/o "incerti" e pertanto non costituisce elemento per indizione di nuova consultazione/conferenza VAS come evidenziato nel parere motivato finale espresso dall'Autorità Competente VAS .

Le altre osservazioni pervenute nonché i contributi da parte di cittadini e associazioni relativi a scelte progettuali del Piano per i quali si è disposto la valutazione e il riscontro in fase di controdeduzione, come da documentazione prot. n. 60512 del 10.11.2022, non attengono alla sfera ambientale.

Le controdeduzioni tecniche alle n.11 osservazioni post adozione e ai n.7 contributi al Piano sono state inserite nel documento che verrà sottoposto all'approvazione del Consiglio Comunale.

Strategie nella proposta di PUT

Il PUT quale strumento tecnico - amministrativo di breve periodo, è finalizzato a conseguire, nel rispetto dei valori ambientali, i seguenti obiettivi principali:

Riqualificare e ampliare la rete dei percorsi ciclabili e ciclopedonali: implementando una rete trasversale per una città «a misura di bicicletta». L'obiettivo è quello di rendere praticabile a tutti l'opzione dell'utilizzo della bici e dell'andare a piedi nonché di tutta la gamma di micro-mobilità. Questo comporta anche l'estensione della qualità urbana del centro storico alle aree limitrofe. Connesso a questo obiettivo è il rafforzamento delle reti di connettività ciclopedonale tra le diverse aree del Parco Locale di Interesse Sovracomunale "GruBrià" e del Parco stesso con le aree tutelare dei comuni limitrofi.

Riqualificare i parcheggi cittadini: valutando una revisione del sistema della sosta e la realizzazione di nuove aree di parcheggio che consentano una gestione organica delle diverse esigenze di sosta: di breve, media e lunga durata, intercettando e regolando opportunamente i vari segmenti di utenza.

L'obiettivo primario del piano è quello di migliorare l'accessibilità complessiva della città di Seregno, attrattore economico per tutti i comuni circostanti, luogo di lavoro e residenza per i suoi cittadini anche attraverso una politica di sosta ad hoc, capace di incontrare le esigenze degli esercizi commerciali e dei residenti.

Riqualificare l'area stazione: quale tassello centrale della strategia, con l'attivazione ed il completamento delle progettualità e degli accordi necessari per valorizzare le qualità materiche e urbane dello spazio pubblico, della stazione e zone limitrofe. Sono cruciali i nuovi collegamenti pedonali e ciclabili previsti, capaci di ricucire il tessuto urbano diviso dalla ferrovia, e nuovi servizi, come una velostazione, che favoriscano l'intermodalità dei mezzi sostenibili.

Incrementare l'accessibilità: per rendere vivibile il territorio anche grazie ad un piano di rimozione delle barriere architettoniche, affinché la mobilità sia universale e la città accessibile a tutti. Sia il sistema del Trasporto Pubblico sia la rete ciclabile necessitano dell'inserimento in un contesto più ampio, quello di bacino, per ritrovare quello slancio che permetterebbe di invertire l'attuale trend.

Incrementare la sicurezza della mobilità: attraverso il miglioramento delle condizioni di sicurezza sulla rete di trasporto, molto spesso legate alla sicurezza e quindi alla fruibilità ciclopedonale del contesto urbano, mettendo in atto politiche e regolamenti volti a limitare le velocità dei veicoli, valorizzando gli spazi a disposizione e risolvendo, spesso anche mediante semplici interventi di manutenzione straordinaria o piccole progettualità.

Unire la città: eliminando le barriere fisiche che attualmente sono di ostacolo all'unione territoriale stessa e migliorando altresì i collegamenti nord-sud ed ovest-est con soluzioni che integrino anche le modalità di trasporto sostenibile, per avvicinare al centro i quartieri periferici e semi-periferici. Puntare su una migliore accessibilità agli snodi del trasporto pubblico, per attivare spostamenti intermodali efficienti ed interscambi rapidi e soprattutto ricucire i frammenti di tessuto urbano e produttivo separati dal centro a causa delle grandi infrastrutture.

Considerazioni ambientali, Rapporto Ambientale e Parere motivato.

Il Rapporto Ambientale (RA) è stato elaborato rispetto al Documento di Scoping riportando l'aggiornamento del contesto ambientale rispetto allo scenario attuale, l'analisi delle valutazioni del Piano in seguito all'evoluzione dei fenomeni del territorio in cui si inserisce Seregno e alla nuova definizione degli obiettivi del PUT.

In generale il rapporto Ambientale non riscontra effetti potenzialmente negativi mettendo in relazioni le Linee strategiche con le azioni che ne discendono e le componenti ambientali. La valutazione degli effetti del PUT sull'ambiente è ampiamente delineata nella sezione "Valutazioni degli impatti significativi generati dal Put" del Rapporto Ambientale integrato prot. n.61020/2022.

Si evidenzia altresì che l'integrazione del Rapporto Ambientale, si configura quale migliore specificazione rispetto al Rapporto Ambientale pre-adozione, valutata opportuna in esito al rilievo della Provincia di Monza e della Brianza, già richiamata nel precedente paragrafo "Iter processo PUT/VAS contributi e pareri ricevuti". La formulazione integrata del Rapporto Ambientale non varia i giudizi, le valutazioni e le indicazioni di compatibilizzazione espresse nel Rapporto Ambientale depositato in sede di adozione e pertanto non è necessaria l'indizione di ulteriore Conferenza di Valutazione VAS.

Il Parere Motivato, ai sensi della D.G.R VIII/6420 del 27/12/2007 e s.m.i., è stato espresso in data prot. n. 14234 del 16.03.2022 dall'Autorità Competente, d'intesa con l'Autorità Procedente, ed ha espresso parere positivo circa la compatibilità ambientale del Piano Urbano del Traffico.

Il Parere Motivato Finale ai sensi della D.G.R VIII/6420 del 27/12/2007 e s.m.i., è stato espresso in data 21.11.2022 prot. n. 62789 del 21.11.2022, dall'Autorità Competente, d'intesa con l'Autorità Procedente, ed ha confermato il parere positivo circa la compatibilità ambientale del Piano Urbano del Traffico, ritrasMESSO nella sua versione finale in esito alle controdeduzioni espresse.

Misure previste in merito al monitoraggio

L'obiettivo del sistema di monitoraggio del Piano, meglio descritto al Cap. 6 del Rapporto Ambientale, è quello di intercettare tempestivamente gli eventuali effetti negativi e adottare le opportune misure di ri-orientamento dello strumento di pianificazione. Il monitoraggio non si riduce al semplice aggiornamento di dati ed informazioni, ma comprende anche un'attività di carattere interpretativo volta a supportare le decisioni durante l'attuazione del PUT. Il sistema di monitoraggio prevede una fase di analisi fondata sull'acquisizione di dati ed informazioni provenienti da fonti diverse, il calcolo e la rappresentazione degli indicatori e la verifica dell'andamento rispetto alle previsioni di Piano. In relazione ai risultati si procede ad una diagnosi, volta a individuare le cause degli eventuali scostamenti dai valori previsti, e quindi le modifiche necessarie al ri-orientamento delle scelte del Piano.

Azioni e misure mitigative/compensative andranno eventualmente considerate e progettate nel momento in cui durante l'attuazione del Piano, tramite lo strumento del monitoraggio, dovessero emergere situazioni di criticità tali da determinare impatti negativi imprevisi sull'ambiente.

La tabella completa degli indicatori è presente nel Rapporto Ambientale cap. 6 .

L'attuazione del monitoraggio è demandata ai diversi servizi dell'ente ciascuno per quanto di

competenza in relazione agli interventi/azioni previste dal Piano.

Seregno,

L'AUTORITA' PROCEDENTE

Arch. Angela Danila Scaramuzzino

L'AUTORITA' COMPETENTE

Ing. Franco Greco

Responsabile del procedimento: arch. Rita Perego

() Documento informatico firmato digitalmente ai sensi del D.P.R. 28/12/2000, n. 445 e del D.lgs. 7/3/2005 n. 82, il quale sostituisce il documento cartaceo e la firma autografa)*