



**Comune di Seregno**

Provincia di Monza e della Brianza

**Piano Urbano del Traffico– PUT**

**V**alutazione **A**mbientale  
**S**trategica

**Sintesi non Tecnica**

Novembre 2021



**Comune di Seregno**

Rossi Alberto\_ **Sindaco**

Angela Daniela Scaramuzzino \_ **Dirigente Area di Servizi per il territorio – Autorità  
Procedente**

Franco Greco \_ **Dirigente Area Lavori Pubblici e Patrimonio- Autorità Competente**

Consulenti



Giuseppe Maffei, Luisa Geronimi e Alice Bernardoni

**INDICE**

<b>1. RIFERIMENTI NORMATIVI E METODOLOGICI</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Quadro normativo</b>	<b>4</b>
<b>1.2 Percorso di VAS per il PUT</b>	<b>4</b>
1.2.1. Mappatura dei soggetti	5
1.2.2. Verifica della presenza di Siti Rete Natura 2000	6
<b>2. ANALISI PRELIMINARE DI CONTESTO</b>	<b>7</b>
<b>2.1 Quadro di riferimento ambientale</b>	<b>7</b>
<b>3. SINTESI DEL PUT</b>	<b>10</b>
<b>3.1 PUT: Piano Urbano del Traffico</b>	<b>10</b>
<b>4. VALUTAZIONI DEL PUT</b>	<b>16</b>
<b>4.1 Analisi di coerenza di settore</b>	<b>16</b>
<b>4.2 Analisi di sostenibilità ambientale</b>	<b>17</b>
<b>4.3 Analisi di coerenza esterna</b>	<b>17</b>
<b>4.4 Analisi di coerenza interna</b>	<b>18</b>
<b>5. VALUTAZIONI DEGLI IMPATTI SIGNIFICATIVI GENERATI DAL PUT</b>	<b>19</b>
<b>5.1 Valutazione degli effetti del Piano sull'ambiente</b>	<b>19</b>
<b>5.2 Confronto e valutazione tra le alternative di scenario del PUT</b>	<b>20</b>
5.2.1. Valutazione delle misure dello scenario di Piano	20
5.2.2. Valutazione delle misure prioritarie previste dallo scenario di Piano	26
<b>6. SISTEMA DI MONITORAGGIO</b>	<b>27</b>
<b>6.1 Struttura del sistema di monitoraggio</b>	<b>27</b>
<b>6.2 Sistema degli indicatori</b>	<b>27</b>

**GLOSSARIO**

VAS	Valutazione Ambientale Strategica
PRMC	Piano Regionale della Mobilità Ciclistica
PUT	Piano urbano del traffico
DdS	Documento di Scoping
CdV	Conferenza di Valutazione
pRa	proposta di Rapporto Ambientale
Ra	Rapporto Ambientale
SnT	Sintesi non Tecnica
SdI	Studio di Incidenza
PAC	Piano Attuativo Comunale

# 1. RIFERIMENTI NORMATIVI E METODOLOGICI

## 1.1 Quadro normativo

Il percorso normativo comunitario, concernente la valutazione di piani, politiche e programmi prende forma negli anni '70 e si manifesta nel 1992 attraverso la **Direttiva 92/43/CEE** concernente **“la conservazione degli habitat naturali e seminaturali, della flora e della fauna selvatica”** dove è prevista esplicitamente una valutazione ambientale di piani e progetti che presentino significativi impatti, anche indiretti e cumulativi, sugli habitat salvaguardati dalla Direttiva.

Nel 1993 la Commissione Europea formula un rapporto riguardante la possibile efficacia di una specifica Direttiva sulla VAS, evidenziando la rilevanza delle decisioni prese a livello superiore rispetto a quello progettuale e, il 4 dicembre 1996, adotta la proposta di Direttiva n.96/61/CE.

Nel frattempo (1998), gli Stati membri sottoscrivono un'importante convenzione finalizzata a **garantire l'accesso alle informazioni e la partecipazione del pubblico ai processi decisionali**, sancita dall'approvazione della **Direttiva 2003/35/CE** che modifica le precedenti Direttive 85/337/CEE e 96/61/CE.

Nel 2001, la proposta del 1996 si concretizza nell'approvazione della **Direttiva 2001/42/CE**, concernente la **“valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente”** la quale, sottopone a valutazione ambientale tutti i piani e i programmi che possono produrre un effetto sull'ambiente.

In Italia, la VAS è disciplinata dal **Decreto Legislativo 3 aprile 2006 n.152 recante “Norme in materia ambientale”** - parte II - noto come Testo Unico Ambientale e successivamente integrato dal D.lgs. n. 128 del 2010. A livello Regionale, la norma di riferimento è la L.R. n. 12/2005 (art.4) insieme a successive deliberazioni di indirizzo tra le quali, la DGRL n. 761/2010, che indica il **“Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di Piani e Programmi (VAS) – modello generale”** che rappresenta il riferimento per il Presente Piano.

Nello specifico il **Piano Urbano del Traffico (PUT)** è oggetto di percorso di VAS ai sensi dell'art. 2.1 comma a) del Testo unico 761/2010

*La valutazione ambientale si applica alle seguenti fattispecie:*

a) *Piani/Progetti elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, .....*

## 1.2 Percorso di VAS per il PUT

Con Deliberazione della Giunta Comunale n. 42 del 28 febbraio 2017 è stato avviato il procedimento di Valutazione Ambientale Strategica del PUT. In conformità con gli indirizzi generali per la VAS – punto 6.1 della D.G.R. n. VIII/351, è stato pubblicato all'albo pretorio on line, sul sito istituzionale del Comune di Seregno, sul portale SIVAS di Regione Lombardia e sul periodico locale **“il Giornale di Seregno”** del 07/03/2017 l'avviso di avvio del procedimento -prot. n. 10225 del 02/03/2017 –, contenete l'invito a chiunque abbia interesse, anche per la tutela degli interessi diffusi, alla presentazione di suggerimenti

e proposte. Con determinazione n. 119 del 01/03/2017 l'Autorità Procedente, d'intesa con l'Autorità Competente, ha individuato il percorso metodologico da adottare nella procedura di VAS, nonché i soggetti competenti in materia ambientale e gli enti territorialmente interessati, i singoli settori del pubblico interessati all'iter decisionale, le modalità di convocazione dalla conferenza di valutazione e le modalità di informazione e di partecipazione e di diffusione e pubblicizzazione delle informazioni. La Giunta Comunale con deliberazione n. 195 del 12/09/2017 ha approvato le **“Linee di Indirizzo per la preparazione del piano Urbano del Traffico”** contenenti una prima bozza di obiettivi, che sono stati discussi in fase della 1 Conferenza di Valutazione; tale documento si articola nei seguenti elaborati:

- “Quadro Conoscitivo”;
- “Linee di Indirizzo”.

pubblicati sul sito web

- del portale “SIVAS” della Regione Lombardia: <https://www.sivas.servizirl.it/sivas/#/login/schedaProcedimento?idProcedimento=1&idPiano=90341> .
- sito del Comune di Seregno: <http://www.comune.seregno.mb.it/>

Di seguito sono riportati i passaggi principali istituzionali del percorso del Piano e della VAS:

- Deposito del Documento di Scoping dal 26/02/2018 e sino al 28/03/2018 e relativa pubblicazione sul sito web istituzionale e sul portale SIVAS;
- Apertura di una nuova fase partecipativa dal 26/02/2018 al 28/03/2018 finalizzata alla presentazione di ulteriori suggerimenti-proposte da parte della cittadinanza;
- Prima conferenza VAS: 5/04/2018 volta ad illustrare il Documento di Scoping e a raccogliere pareri, contributi e osservazioni in merito;
- Sospensione dell'iter procedimentale disposto dal Commissario Straordinario - nota prot. n. 23887/2018, onde evitare che, nel periodo di avvicendamento con la nuova Amministrazione, si assumessero orientamenti progettuali potenzialmente non in linea con le future scelte dei nuovi titolari delle potestà amministrative;
- Integrazione delle linee di indirizzo da parte della nuova Amministrazione deliberazione di GC n. 35 del 26/03/2019 e riavvio dell'iter.

Con la Delibera di Giunta Comunale –n. 62 del 22/06/2021, sono state sostituite le figure dell'Autorità procedente e Competente – precedentemente individuate– come segue:

- **l'Autorità procedente**, il Dirigente dell'Area Servizi per il Territorio – arch. Angela Danila Scaramuzzino, così come previsto dagli indirizzi di cui alla D.C.R. n. VIII/351 del 13/03/2007 e delle procedure di cui alla DGR n. IX/761 del 10/11/2020.
- **l'Autorità competente**, ai sensi dell'art. 2, lettera i) dell'allegato 1 della DCR n. VIII/351 del 13/03/2007 in sostituzione a quanto approvato al punto 6) della DGR n.35 del 26/03/2019, il Dirigente dell'Area Lavori Pubblici e Patrimonio – ing. Franco Greco.

Il percorso congiunto di redazione del Piano e della VAS si articola nelle seguenti fasi principali che, secondo la normativa nazionale e regionale, prevedono l'elaborazione di specifici documenti. Di seguito si riporta lo stralcio dello Schema Generale allegato al Testo Unico n. 761/2010 modello generale.

### 1.2.1. Mappatura dei soggetti

Con la DGR n. 62 del 2/06/2021 viene confermato quanto previsto nella Determinazione del Dirigente n. 119 del 1/03/2017, in cui sono stati individuati i **“Soggetti competenti in materia ambientale”**, gli **“Enti territorialmente interessati”**, entrambi chiamati a partecipare alle Conferenze di Valutazione, e

i **“Soggetti e i settori del pubblico interessati all’iter decisionale”** chiamati a partecipare ai Forum pubblici.

### **1.2.2. Verifica della presenza di Siti Rete Natura 2000**

Regione Lombardia con la DGR XI/4488 del 29/03/2021 ha recepito le Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VInCA)-Direttiva 92/43/CEE “Habitat” articolo 6, par. 3 e 4 (GU serie generale n.303 del 28/12/2019).

La Valutazione d'Incidenza è un procedimento di carattere preventivo al quale è necessario sottoporre qualsiasi piano o programma o progetto che possa avere incidenze significative su un Sito di Rete Natura 2000, ovvero su Siti di Importanza Comunitaria (SIC, pSIC, ZPS e ZSC).

Nel Comune di Seregno e nelle vicinanze non sono presenti aree afferenti alla Rete Natura 2000 e per questo non è necessario provvedere alla redazione dello Studio di Incidenza (SdI).

## 2. ANALISI PRELIMINARE DI CONTESTO

### 2.1 Quadro di riferimento ambientale

Si riporta, nel seguito il “**quadro sinottico delle componenti ambientali**”, per individuare quali componenti ambientali sono prioritariamente e potenzialmente impattate dalla tipologia di interventi previsti dal piano. Gli effetti sull’ambiente, in linea generale, possono essere:

- **Diretti**, qualora comportino interferenze dirette circoscrivibili e misurabili;
- **Indiretti**, qualora interessino aspetti correlati indirettamente alla mobilità ciclabile.
- *Possono essere poi:*
  - **Positivi**, qualora comportino miglioramenti dello stato ambientale e territoriale (es. emissioni di gas serra e inquinanti evitate, effetti benefici sulla salute, etc.);
  - **Negativi**, qualora comportino peggioramento dello stato ambientale e territoriale (es. nuova infrastrutturazione del territorio, consumo di suolo, degrado del paesaggio, etc.).

Nella tabella seguente si individuano, per ogni componente ambientale, i potenziali effetti che un generico piano urbano del traffico, potrebbe comportare, restituendo un **grado di rilevanza** di massima (da 1 a 4 quadratini verdi) per ogni componente ambientale. Il grado di rilevanza è legato a considerazioni di tipo qualitativo relative non solo alla tipologia di effetto potenziale, ma anche alla sua persistenza nel tempo.

POTENZIALI EFFETTI	DIRETTO	INDIRETTO	POSITIVO	NEGATIVO	RILEVANZA
<b>MOBILITÀ E TRASPORTI</b>					
Lo sviluppo della mobilità sostenibile, il miglioramento dell'accessibilità e il potenziamento dell'intermodalità (auto + trasporto pubblico locale + bicicletta + treno), incentiva l'utilizzo di mezzi alternativi all'auto privata alleggerendo il traffico veicolare e riducendo la congestione sulle strade					
Una nuova educazione e sensibilità degli user circa i vantaggi dell'uso dei mezzi sostenibili porta a una fruizione dei luoghi più consapevole e attenta					■ ■ ■ ■
Una pianificazione integrata del sistema dei trasporti e il miglioramento della gestione della sosta permette di migliorare l'accessibilità a quartieri ad oggi isolati e ai luoghi strategici (servizi, etc.)					
<b>ARIA E FATTORI CLIMATICI</b>					
Il minor consumo di combustibili fossili legato allo sviluppo di un trasporto sostenibile e al potenziamento dell'intermodalità (auto + trasporto pubblico locale + bicicletta + treno) comporta minori emissioni di inquinanti in atmosfera					
La riqualificazione e l'organizzazione di elementi di attraversamento della ferrovia potrebbero migliorare il livello di inquinamento atmosferico poiché consentirebbe un flusso continuo riducendo picchi di traffico					■ ■ ■
<b>ENERGIA</b>					
Il minor consumo di combustibili fossili legato al maggiore utilizzo di mezzi sostenibili alternativi e al potenziamento dell'intermodalità (auto + trasporto pubblico locale + bicicletta + treno) comporta minori consumi di energia e minori emissioni di gas serra così come la diffusione di nuove tecnologie come le auto e le biciclette elettriche					■ ■
<b>POPOLAZIONE E SALUTE UMANA</b>					
Il trasferimento di una quota degli spostamenti da mezzo motorizzato privato verso una mobilità lenta ed elettrica porta a una riduzione del traffico veicolare con un miglioramento della qualità dell'aria, riducendo così i rischi per la salute della popolazione legati all'inquinamento atmosferico (patologie respiratorie, cardiologiche, etc.)					
La maggiore attività fisica, grazie all'uso della bicicletta e di politiche quali il PEDIBUS (soprattutto se praticata in aree poco inquinate) ha effetti benefici sulla salute e sulla qualità della vita					■ ■ ■
La viabilità con segnaletica assente o non chiara, sia in ambito urbano che extraurbano, la presenza di incroci non in sicurezza, la mancanza di informazione/educazione sui comportamenti da adottare per ciclisti, guidatori e pedoni, possono comportare scarsa sicurezza incrementando la possibilità di incidenti					
<b>PAESAGGIO E BENI CULTURALI</b>					

POTENZIALI EFFETTI	DIRETTO	INDIRETTO	POSITIVO	NEGATIVO	RILEVANZA
L'utilizzo di un trasporto sostenibile migliora la qualità dell'ambiente urbano					■
Il miglioramento dell'accessibilità dei luoghi di interesse paesistico e culturale ne favorisce la fruizione					■
<b>FLORA, FAUNA E BIODIVERSITÀ</b>					
L'incentivazione di una pianificazione integrata della mobilità, sia in fase di cantiere che in fase di utilizzo, nelle poche aree non urbanizzate rimaste nel territorio comunale può provocare il deterioramento della vegetazione e il disturbo della fauna presente					
La riduzione del traffico veicolare e l'aumento di aree dedicate al trasporto sostenibile potrebbero portare benefici alle specie animali presenti nelle aree libere, favorendone lo sviluppo					■
La relazione tra i nuovi percorsi ciclopeditoni e la rete ecologica potrebbe portare alla creazione di nuovi corridoi ecologici, quindi al rafforzamento e alla valorizzazione della rete stessa					
<b>SUOLO</b>					
La realizzazione di nuovi percorsi, infrastrutture e servizi ad essi legati potrebbe comportare consumo ed erosione di nuovo suolo, particolarmente dannoso in aree già altamente antropizzate					■ ■
Il recupero di aree degradate o dismesse per la realizzazione di nuovi percorsi per la mobilità sostenibile potrebbe portare ad un miglioramento dell'assetto e della qualità dei suoli					■ ■
<b>ACQUA</b>					
La riqualificazione dei percorsi infrastrutturali e dei servizi a loro annessi può creare interferenze con la falda					■
<b>RUMORE</b>					
Il traffico veicolare evitato, grazie al trasferimento di una quota degli spostamenti da mezzo motorizzato privato a mezzi sostenibili alternativi, comporta una diminuzione dei livelli di rumore					■ ■ ■
Il potenziamento del ruolo di nodo di interscambio della stazione di Seregno, il potenziamento del sistema dei trasporti pubblici e l'incentivazione di un trasporto più sostenibile potrebbero comportare una diminuzione del livello di rumore preesistente soprattutto nei punti di approdo (parcheggi, interscambi, etc.)					■ ■ ■
<b>RIFIUTI</b>					
L'aumento del numero di persone che transitano quotidianamente da Seregno in quanto snodo nel sistema del trasporto pubblico e privato brianzolo potrebbe portare all'aumento della produzione di rifiuti urbani e ad un sovraccarico della rete di smaltimento esistente					■
<b>RADIAZIONI</b>					
Nessun potenziale effetto rilevato					

# 3. SINTESI DEL PUT

## 3.1 PUT: Piano Urbano del Traffico

Il Piano Urbano del Traffico (PUT) ai sensi dell'Art 36 del Codice della Strada del 1992 è obbligatorio per tutti i comuni con più di 30.000 abitanti e per i comuni con popolazione residente inferiore a 30.000 abitanti comunque impegnati, per altre particolari ragioni, alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale.

Componente fondamentale del PUT, strettamente collegata alla sua progettualità è la dimensione economica degli interventi.

Il PUT è un insieme coordinato di interventi per il miglioramento delle condizioni del trasporto urbano, dei pedoni, dei mezzi pubblici e dei veicoli privati nel breve periodo – arco temporale biennale (durata del Piano).

Attualmente il Comune di Seregno è dotato dei seguenti strumenti di pianificazione relativi alla mobilità:

- PUT 1998, aggiornato il 9 Settembre 2005 con relativi Piani Particolareggiati;
- Piano di Governo del Territorio del Comune di Seregno del 28 Giugno 2014;
- Disciplina per l'accesso e circolazione in zona ZTL Centro Storico.

La Giunta Comunale ha deliberato Le linee d'indirizzo del PUT che si compongono del Quadro conoscitivo e degli obiettivi del Piano con le prime macro-strategie.

Rispetto a quanto presentato durante la Prima Conferenza di Valutazione anche a causa delle tempistiche intercorse tra quel passaggio e l'adozione dei documenti, gli obiettivi e le azioni di del PUT sono stati rivisti per essere in linea all'evoluzione del contesto ambientale e socio-economico in cui la pianificazione si deve inserire.

Di seguito vengono sinteticamente esposti gli **obiettivi definiti dal Piano** approvati con deliberazione di GC n. 35/2019.

*Tabella 3-1 Matrice degli obiettivi del PUT*

cod	OBIETTIVI	DESCRIZIONE
OB01	Riqualificare e ampliare la rete dei percorsi ciclabili e ciclopedonali	L'implementazione di una rete trasversale per una città «a misura di bicicletta», attivando una progettualità di «bike sharing» in collaborazione con altre amministrazioni.
OB02	Riqualificare i parcheggi cittadini	Migliorare l'accessibilità complessiva della città di Seregno, attrattore economico per tutti i comuni circostanti, luogo di lavoro e residenza per i suoi cittadini.
OB03	Riqualificare l'area stazione	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

cod	OBIETTIVI	DESCRIZIONE
OB04	Incrementare l'accessibilità	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
OB05	Incrementare la sicurezza della mobilità	Opportunità di risolvere piccole e grandi criticità, 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
OB06	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

Il PUT definisce 5 Macro-strategie che rappresentano le linee di indirizzo del Piano d'azione di seguito descritte.

Tabella 3-2 Matrice delle strategie del PUT

cod	STRATEGIE	DESCRIZIONE
ST01	Piccoli interventi intelligenti e grandi soluzioni innovative	Il Piano rivaluta gli interventi previsti e non realizzati da PUT (2005) e PGT (2014). La progettazione del trasporto deve diventare compatibile con la scala dello spostamento ciclabile e pedonale con soluzioni in cui la coesistenza di veicoli e mobilità dolce coesistano e siano sicure per pedoni e ciclisti.
ST02	Gestione della sosta e delle modalità di accesso ai luoghi di interesse	La domanda di sosta è strettamente legata alle diverse esigenze che hanno differenti utenze. Ripensare la gestione della sosta con la definizione di nuove regole può rendere più efficiente la regolamentazione degli spazi di parcheggio con la possibilità di rispondere meglio alle esigenze diversificate. Il cambio di paradigma nella gestione degli spazi di sosta comporta una revisione delle valutazioni costi/benefici degli utenti e, di conseguenza, una valutazione dell'utilizzo dell'offerta di trasporto.
ST03	Più qualità per la mobilità pedonale e ciclistica	Miglioramento della qualità dei percorsi ciclabili e pedonali con la rimozione di barriere architettoniche e implementazione dei percorsi nel tessuto urbano della città. Sono previsti interventi di messa in sicurezza e di impermeabilizzazione delle aree pedonali e per migliorare l'intermodalità e l'accesso alla rete ciclabile.
ST04	Moderazione del traffico e della velocità	Ridurre la velocità delle automobili concorre a migliorare la sicurezza stradale, ad incoraggiare la mobilità attiva e lo spazio pubblico rendendolo più a misura d'uomo.
ST05	Conoscere e comunicare per impegnarsi collettivamente	Alla redazione del PUT hanno partecipato, attraverso contributi ed osservazioni, diverse associazioni e cittadini. I dati raccolti per la redazione del PUT sono stati diffusi e messi a disposizione di tutti gli interessati così da creare una banca dati di riferimento per la pianificazione partecipata che l'AC vuole non si fermi con l'approvazione del PUT ma continui in una logica di scambio e crescita.

Infine lo scenario di Piano si articola in **8 tipologie di Azioni** ognuna delle quali ha un pacchetto di misure specifiche che complessivamente sono **49**.

Tabella 3-3 Matrice delle tipologie delle azioni e delle misure del PUT

cod	TIPOLOGIA AZIONE	MISURA
TA01	Progetti di valenza generale	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ammodernamento impianti semaforici</li> <li>2. Moderazione della velocità - azioni per la dissuasione da comportamenti di guida scorretti</li> </ol>

cod	TIPOLOGIA AZIONE	MISURA
		<ol style="list-style-type: none"> <li>3. Introduzione delle Zone Residenziali e Zone 30 km/h</li> <li>4. Zona a Traffico Limitato</li> <li>5. Introduzione di chiusure al traffico in prossimità delle principali scuole negli orari di ingresso ed uscita degli studenti/scolari</li> <li>6. Nuova Classificazione della Rete Viaria</li> <li>7. Illuminazione differenziata dei passaggi pedonali (cfr. mappa Moderazione del Traffico)</li> <li>8. Comunicazione ed educazione</li> <li>9. Adeguamento strumenti di pianificazione/programmazione comunale</li> <li>10. Rimozione barriere architettoniche</li> </ol>
TA02	Gestione della sosta	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Implementazione dell'estensione del piano di gestione della sosta all'ambito c.d. «della Stazione»</li> <li>2. Ampliamento parcheggio auto presso la stazione RFI</li> <li>3. Studi di dettaglio sulla dotazione di sosta dei residenti</li> </ol>
TA03	Riqualificazione degli assi viari e relativi nodi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. La riqualificazione dell'asse Parini-Stoppani-Wagner</li> <li>2. La riqualificazione dell'asse di Via Colzani</li> <li>3. La riqualificazione dell'asse di Via Nazioni Unite/Ripamonti</li> <li>4. La riqualificazione dell'asse di Via Cadore (v. Piano di dettaglio 2)</li> <li>5. La riqualificazione dell'asse di Corso Matteotti</li> <li>6. Riorganizzazione del nodo Prealpi-Valassina-Calamandrei-Briantina (cfr. Piano di Dettaglio 3)</li> <li>7. Risoluzione dei nodi Milano-Allo Stadio-Edison-Colzani</li> <li>8. Trasformazione di via Bixio in via a sensi unici convergenti</li> <li>9. Chiusura tratto terminale nord di via Fermi al transito veicolare oppure consentire la sola manovra in destra verso via Edison (dir. Sud) previa verifica delle interferenze con la metrotranvia</li> <li>10. Inversione senso di marcia tratto sud di via Bevera e dirottamento del traffico proveniente da Carate su via Corridoni-Via Eupili – in seguito al completamento dell'estensione di via Corridoni, dirottare il traffico proveniente da Carate su via Corridoni - via Molgora</li> <li>11. Realizzazione intervento di urbanistica tattica area intersezione via Galilei/viale Cimitero</li> <li>12. Riqualificazione e messa in sicurezza sede stradale di via Puradella</li> <li>13. Realizzazione della nuova pavimentazione della porzione di sede stradale di proprietà del Comune di Seregno nelle more dell'attuazione di una riqualificazione complessiva e radicale da inserire in un Accordo di Programma da stipulare e attuare in sinergia con i Comuni confinanti comproprietari della sede stradale della via Puradella [Mariano Comense e Giussano]</li> <li>14. Riqualificazione e messa in sicurezza rotatoria al confine con il territorio del comune di Meda – Via Einaudi [Meda] / Via Wagner [Seregno] Sistemazione e messa in sicurezza della rotatoria "provvisoria" sita al confine tra i territori di Seregno e Meda nelle more dell'attuazione delle opere di compensazione di Autostrada Pedemontana tra le quali è prevista la realizzazione definitiva dell'opera - - Nuovo C-16</li> <li>15. Riqualificazione Piazza Fari con preventiva demolizione delle strutture esistenti e con la finalità di consentire l'uso dello spazio in piena sicurezza anche con l'ausilio di installazione di arredo urbano e implementazione della videosorveglianza</li> <li>16. Riqualificazione aree esterne alla stazione ferroviaria – Piazza XXV Aprile e Via Comina</li> </ol>
TA04	Realizzazione di nuove infrastrutture	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Gronda SUD - reinserire nel PGT almeno un corridoio di salvaguardia a Sud della città tra le vie Allo Stadio e San Giuseppe e tra via San Giuseppe e via Macallè.</li> </ol>

cod	TIPOLOGIA AZIONE	MISURA
		<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Gronda NORD - riqualifica/potenziamento della viabilità esistente, a confine tra Seregno-Mariano e Giussano</li> <li>3. Completamento del collegamento Monte Rosa - alla Porada con caratteristiche di viabilità locale a viabilità pedonale e ciclistica privilegiata, sosta e circolazione veicolare calmierata</li> <li>4. L'innesto su via Cadore non ha adeguata visibilità - non è consigliabile la realizzazione di un percorso in continuità. La maglia stradale è sufficientemente fitta da compensare la necessità di connessione tra l'asse di via Wagner /Stoppani e via Cadore D - 5 0 Collegamento Via Bergamo/ Via Bach -</li> <li>5. Completamento di via Corridoni con collegamento con via Molgora come da previsione di PGT e in sinergia con l'alleggerimento del traffico su via Bevera</li> <li>6. Completamento di via Montenero per connettere via Caravaggio con via Reggio come da previsione di PGT</li> <li>7. Completamento del tratto finale di via Andersen fino a via Capuana, come da PGT</li> </ol>
<b>TA05</b>	Ciclabilità	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Completamento della maglia ciclo-pedonale – Priorità alta</li> <li>2. Completamento della maglia ciclo-pedonale – Priorità media e bassa</li> <li>3. Costruzione delle Bicistazioni in prossimità della Stazione RFI di Seregno (cfr. Piano di dettaglio)</li> <li>4. Implementazione dei provvedimenti inseriti in mappa mediante la realizzazione di un bici-plan</li> <li>5. Inizializzazione di un progetto pilota con operatore di bike-sharing in maniera necessariamente integrata con i comuni limitrofi di Desio, Cesano Maderno e Lissone.</li> <li>6. Realizzazione di una connessione aerea a scavalco della SS36 in via Montello, da realizzarsi in adiacenza o in allargamento delle rampe est ed ovest in modo da consentire l'accessibilità ciclabile sino al piano orizzontale Questo intervento è subordinato a valutazioni relative alla fattibilità con ANAS.</li> <li>7. Completamento ciclabile via Bolsena.</li> </ol>
<b>TA06</b>	Interazione con l'infrastruttura ferroviaria	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sottopassi ciclo-pedonali della linea ferroviaria</li> <li>2. Integrazione di due velostazioni in prossimità della stazione RFI di Seregno (cfr. Piano di Dettaglio 1)</li> </ol>
<b>TA07</b>	Trasporto pubblico locale	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Attuazione del Piano di Bacino</li> <li>2. Adeguamento fermate del trasporto pubblico in carico all'azienda esercente il servizio, come previsto dal piano di bacino</li> <li>3. Estensione del Sistema Tariffario Integrato STIBM e definizioni agevolazioni utenti</li> </ol>
<b>TA08</b>	Mobilità elettrica ed altri elementi innovativi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Attivazione di colonnine di ricarica pubblica</li> <li>2. Aggiornamento del Regolamento Edilizio finalizzato al recepimento della Normativa Nazionale in riferimento alla definizione di standard comunali per la dotazione di colonnine elettriche negli edifici privati</li> <li>3. Indirizzamento dinamico ai parcheggi e tecnologie per il pagamento della sosta</li> </ol>

Tra le 49 azioni si segnala che per 3 sono stati svolti tre Focus di progettazione a scala di maggior dettaglio e sono:

**TA06/2** Integrazione di due velostazioni in prossimità della stazione RFI di Seregno (cfr. Piano di Dettaglio 1)

**TA03/4** La riqualificazione dell'asse di Via Cadore (v. Piano di dettaglio 2)

**TA03/6** Riorganizzazione del nodo Prealpi-Valassina-Calamandrei-Briantina (cfr. Piano di Dettaglio 3).

Nel PUT non è stata elaborata alcuna associazione tra obiettivi di Piano, strategie, azioni e misure ma in questa sezione del RA si è deciso di compiere questo tipo di analisi per mettere a sistema l'intera struttura del Piano a partire dagli obiettivi, di ampio respiro rispetto all'applicazione del Piano stesso, fino ad arrivare alle misure, di calibro specifico e spesso puntuali. Mettendo in relazione tutti questi elementi infatti si ottiene la possibilità di avere una visione globale del Piano e delle sue potenziali ricadute sull'ambiente, sull'impianto programmatico e sulle dinamiche territoriali in cui Seregno è inserito oltre a poter più facilmente monitorare l'andamento del Piano.

La prima associazione riguarda gli obiettivi di Piano e le strategie messe in campo per raggiungerli.

*Tabella 3-4 Matrice degli obiettivi e delle strategie del PUT*

cod	OBIETTIVO	cod	STRATEGIA
<b>OB01</b>	Riqualificare e ampliare la rete dei percorsi ciclabili e ciclopedonali	<b>ST03</b>	Più qualità per la mobilità pedonale e ciclistica
<b>OB02</b>	Riqualificare i parcheggi cittadini	<b>ST02</b>	Gestione della sosta e delle modalità di accesso ai luoghi di interesse;
<b>OB03</b>	Riqualificare l'area stazione	<b>ST01</b>	Piccoli interventi intelligenti e grandi soluzioni innovative
		<b>ST02</b>	Gestione della sosta e delle modalità di accesso ai luoghi di interesse
		<b>ST03</b>	Più qualità per la mobilità pedonale e ciclistica
		<b>ST04</b>	Moderazione del traffico e della velocità
		<b>ST05</b>	Conoscere e comunicare per impegnarsi collettivamente
<b>OB04</b>	Incrementare l'accessibilità	<b>ST01</b>	Piccoli interventi intelligenti e grandi soluzioni innovative
<b>OB05</b>	Incrementare la sicurezza della mobilità	<b>ST04</b>	Moderazione del traffico e della velocità
<b>OB06</b>	Unire la città	<b>ST05</b>	Conoscere e comunicare per impegnarsi collettivamente.

Dalla tabella emerge per ogni obiettivo di Piano sia presente almeno una strategia, in particolare l'obiettivo 03 "Riqualificare l'area stazione" risulta essere perseguibile con tutte le strategie di Piano.

Altro importante passaggio è la messa a sistema delle strategie e delle azioni di Piano.

*Tabella 3-5 Matrice delle azioni e delle strategie del PUT*

cod	AZIONI	cod	STRATEGIE
<b>TA01</b>	Progetti di valenza generale	<b>ST04</b> <b>ST05</b>	Moderazione del traffico e della velocità Conoscere e comunicare per impegnarsi collettivamente.
<b>TA02</b>	Gestione della sosta	<b>ST02</b>	Gestione della sosta e delle modalità di accesso ai luoghi di interesse
<b>TA03</b>	Riqualificazione degli assi viari e relativi nodi	<b>ST01</b>	Piccoli interventi intelligenti e grandi soluzioni innovative

<b>cod</b>	<b>AZIONI</b>	<b>cod</b>	<b>STRATEGIE</b>
<b>TA01</b>	Progetti di valenza generale	<b>ST04</b> <b>ST05</b>	Moderazione del traffico e della velocità Conoscere e comunicare per impegnarsi collettivamente.
<b>TA04</b>	Realizzazione di nuove infrastrutture	<b>ST01</b>	Piccoli interventi intelligenti e grandi soluzioni innovative
<b>TA05</b>	Ciclabilità	<b>ST03</b>	Più qualità per la mobilità pedonale e ciclistica
<b>TA06</b>	Interazione con l'infrastruttura ferroviaria	<b>ST03</b>	Più qualità per la mobilità pedonale e ciclistica
<b>TA07</b>	Trasporto pubblico Locale	<b>ST01</b>	Piccoli interventi intelligenti e grandi soluzioni innovative
<b>TA08</b>	Mobilità elettrica e altri elementi innovativi	<b>ST01</b>	Piccoli interventi intelligenti e grandi soluzioni innovative

# 4. VALUTAZIONI DEL PUT

## 4.1 Analisi di coerenza di settore

Il PUT è definito proprio sulla base degli obiettivi strategici dichiarati dalla seguente scenario normativo:

- Legge 340/2000 art. 22;
- Art. 36 D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e Direttive per la redazione adozione ed attuazione dei piani urbani di traffico 12 aprile 1995;
- Linee Guida per le analisi di sicurezza delle strade di cui alla circolare Linee guida per la redazione dei piani urbani della sicurezza stradale dell'8 Giugno 2001 del Ministero dei Lavori Pubblici.

Per raggiungere maggiore completezza ed efficacia, nella redazione del PUT sono stati tenuti come riferimento anche:

- Linee Guida Europee Eltis;
- D.Lgs. 3 aprile 2006 n. 152;
- Direttiva 2001/42/CE del 27 giugno 2001.

Il PUT, dopo essere stato introdotto nel 1986, è reso obbligatorio dall'Art 36 del Codice della Strada del 1992 per tutti i comuni con più di 30.000 abitanti. Nel comma 4 dell'Art 36 del Codice della Strada del 1992 sono riportati gli obiettivi del PUT:

*“I piani di traffico sono finalizzati ad ottenere il miglioramento delle **condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico**, in accordo con gli strumenti urbanistici vigenti e con i piani di trasporto e nel rispetto dei valori ambientali, stabilendo le priorità e i tempi di attuazione degli interventi. Il piano urbano del traffico prevede il ricorso ad adeguati sistemi tecnologici, su base informatica di regolamentazione e controllo del traffico, nonché di verifica del rallentamento della velocità e di dissuasione della sosta, al fine anche di consentire modifiche ai flussi della circolazione stradale che si rendano necessarie in relazione agli obiettivi da perseguire”.*

Il PUT articola i suoi obiettivi in coerenza ai punti normativi sopra esposti. Interessante segnalare come l'Obiettivo da normativa “Migliorare le condizioni della circolazione e della sicurezza stradale” sia pienamente affrontata nel Piano, così come l'obiettivo “Riduzione degli inquinamento acustico e atmosferico”. Per quanto riguarda invece l'obiettivo di settore “Risparmio energetico” non si riscontra piena coerenza ma coerenza potenziale incerta e/o parziale per due obiettivi del PUT, per l'obiettivo 2 “Riqualificare i parcheggi cittadini” e per l'obiettivo 6 “Unire la città”. Questa non piena coerenza è imputabile al livello di dettaglio a cui si interfacciano gli obiettivi del PUT con gli obiettivi della normativa, in fase di attuazione del PUT la coerenza solo potenziale, grazie all'utilizzo di buone pratiche dal punto di vista gestionale ed ambientale ha la possibilità di raggiungere la piena coerenza. In quest'ottica si suggerisce al PUT di avere particolare attenzione per la tematica della sostituzione del carburante tradizionale con fonti alternative (elettrico, idrogeno,..). Si suggerisce all'Amministrazione Comunale di procedere a stipulare contratti di fornitura di energia elettrica verde per le 5 colonnine di ricarica elettrica per auto e per le postazioni del

bikesharing previste, una parte destinata a mezzi con modalità assistita per incentivare anche un utilizzo sovracomunale.

## 4.2 Analisi di sostenibilità ambientale

L'analisi di sostenibilità ambientale consiste in uno sguardo complessivo degli aspetti ambientali che non sono stati trattati, di quelli che potrebbero subire impatti negativi a seguito dell'attuazione del PUT ed infine degli aspetti ambientali e territoriali che potrebbero migliorare. Nella matrice a seguire si riporta la valutazione dei potenziali impatti delle strategie del PUT sui criteri specifici di sostenibilità ambientale.

La verifica è articolata su 3 livelli di giudizio intersecando i pilastri della sostenibilità e gli obiettivi del PUT, si inserisce un ulteriore livello di giudizio che prevede la possibilità di non riscontrare interazioni tra pilastri ed obiettivi di Piano.

Dalle valutazioni, si evince come nessuno degli obiettivi previsti dal PUT abbia effetti negativi rispetto ai criteri di sostenibilità ambientale; si riscontrano infatti potenziali effetti positivi nell'interazione tra gli obiettivi di Piano e il primo pilastro della sostenibilità, "Persona" così come per il criterio PS02 del pilastro "Prosperità". In alcuni casi è stato utilizzato come giudizio di coerenza "Nessun effetto in quanto non pertinente", non con accezione negativa ma a sottolineare la specificità del PUT che per sua prerogativa non è in grado di intercettare tutte le istanze messe in luce dai pilastri della sostenibilità dell'Agenda 2030. L'OB1, l'OB2, l'OB3 e l'OB4 hanno riscontri potenzialmente positivi con tutti i pilastri della sostenibilità con cui hanno coerenza diretta. Affinché questa piena coerenza sia effettiva per l'OB2 "Riqualificare i parcheggi cittadini" e per l'OB3 "Riqualificare l'area stazione" si suggerisce di potenziare aree di sosta "verdi" in cui installare punti di ricarica elettrica e destinare aree verdi e zone drenate al fine di contrastare la formazione di isole di calore e di possibili allagamenti. La previsione di tali interventi consente di contrastare il cambiamento climatico in corso nell'area a forte tasso di urbanizzazione in cui è inserito Seregno.

## 4.3 Analisi di coerenza esterna

Sono riportate alcune prime considerazioni circa le strategie definite dal PUT in relazione agli obiettivi introdotti dagli strumenti vigenti. L'intento è quello di restituire un quadro complessivo di valutazione in grado potenzialmente di arricchire e ampliare il Piano alla luce di eventuali valutazioni di incoerenza riscontrata, suggerendo quindi indirizzi di approfondimento nella fase di definizione delle azioni del PUT.

Si riporta un set di obiettivi che sono stati individuati come pertinenti nella valutazione di coerenza esterna.

Come si può notare dalle matrici di valutazione, gli obiettivi previsti dal PUT sono complessivamente coerenti con la pianificazione vigente. Non si riscontra, infatti, nessuna incoerenza rispetto al quadro pianificatorio e programmatico, sebbene in alcuni casi gli obiettivi si rivelino non del tutto pertinenti rispetto a quelli dei Piani e Programmi definiti su scala sovralocale. Nei casi in cui non sia stata riscontrata piena coerenza tra gli obiettivi del PUT e quelli degli altri piani, la motivazione è da ricercarsi nella specificità dell'obiettivo del PUT e nella sua dimensione, tale approccio è dettato in parte dalla normativa vigente che impone una programmazione di livello comunale degli interventi. Infatti, proprio per questo, gli obiettivi del PUT rispondono solo in parte alla pianificazione regionale. L'OB02 e soprattutto l'OB06 sono infatti

legati alla scala locale e difficilmente riescono a rispondere a quanto previsto dalla pianificazione regionale a differenza invece dell'OB01; anche l'OB03 è afferente alla scala locale del Piano ma riesce a rispondere da quanto previsto dai Piani sovraordinati per la sua valenza strategica e la sua replicabilità. È evidente invece come il PUT risponda in buona parte agli obiettivi di mobilità previsti dal PTCP.

#### 4.4 Analisi di coerenza interna

La verifica di coerenza interna serve a comprendere la compatibilità e la congruenza tra gli obiettivi specifici e le strategie e successivamente delle azioni dichiarati dal Piano e le determinazioni più specifiche che lo stesso definisce. L'analisi di coerenza interna evidenzia le criticità delle strategie del Piano rispetto agli obiettivi previsti.

Gli obiettivi e le strategie del Piano, dalla valutazione di coerenza interna, risultano essere tra loro nella maggior parte dei casi pienamente coerenti, solo in alcuni casi la coerenza è potenziale. In questi casi è perseguibile una valutazione di piena coerenza attraverso accorgimenti specifici nelle fasi di attuazione delle diverse strategie, l'OB01 e la ST04 potrebbero trovare piena coerenza nel momento in cui la moderazione del traffico e della velocità siano attuate anche attraverso la rimodulazione degli spazi dedicati alla mobilità dolce; l'OB02 così come anche l'OB03 potrebbero avere fra loro piena coerenza con la strategia ST04 "Moderazione del traffico e della velocità" se concorrano alle riqualificazioni dei parcheggi e dell'area della stazione rendendo queste aree più fruibili. Anche l'OB02 e la ST03 potrebbero avere piena coerenza tra loro qualora siano in previsione l'installazione di punti di bikesharing con stalli per mezzi assistiti al fine di promuovere una mobilità più lenta. Rilevante per lo sviluppo di quest'ultimi mezzi è attivare e promuovere, come già specificato dal PUT, tavoli di lavoro con i comuni limitrofi per una diffusione dell'infrastruttura. A seguire infine si riporta la valutazione di coerenza tra le 8 Azioni e le 5 Strategie previste dal PUT.

Mettendo a sistema azioni e linee strategiche del PUT, in una situazione di generale coerenza, si evidenzia come l'azione TA07 "Trasporto pubblico Locale" è parzialmente coerente solo ST02 "Gestione della sosta e delle modalità di accesso ai luoghi di interesse". Non si evidenzia una relazione debole tra azione e strategie e non ci sono infatti strategie che rimandino chiaramente al trasporto pubblico locale. 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 sovrallocale (si veda la coerenza esterna).Tralasciando l'azione AT07, si può notare invece che le strategie ST01 e ST05 trovano piena coerenza con tutte le azioni, i giudizi di coerenza parziale sono invece imputabili al grado di dettaglio delle azioni stesse. Un giudizio di piena coerenza potrebbe facilmente essere alla portata del Piano ponendo attenzione alla sostenibilità economica ed ambientale degli interventi che dovranno essere a beneficio di tutti i tipi di mobilità che coesistono a Seregno.

È interessante notare come il PUT rimanda con l'azione "TA01 Progetti di valenza generale" alla revisione e integrazione degli strumenti urbanistici vigenti nel comune di Seregno per l'attuazione di alcune misure previste. (nel dettaglio rimanda al capitolo successivo dove è riportata una disamina delle misure).

## 5. VALUTAZIONI DEGLI IMPATTI SIGNIFICATIVI GENERATI DAL PUT

In questa sezione si restituisce l'approccio metodologico applicato alle valutazioni degli effetti ambientali attesi o potenziali generati dalle misure del PUT a partire dagli scenari del Piano.

La valutazione degli scenari del Piano rispetto alle componenti ambientali ha la funzione di:

- individuare più nello specifico quali saranno i fattori di potenziale impatto di criticità e sensibilità territoriale in essere;
- fornire indicazioni e suggerimenti circa le misure che potrebbero essere prese per attenuare tali impatti.

### 5.1 Valutazione degli effetti del Piano sull'ambiente

Nel presente paragrafo si intende restituire la valutazione complessiva degli effetti del PUT sullo stato dell'ambiente attraverso una tabella valutativa che elenca per **ogni Linea strategica e le tipologie di azioni di Piano gli effetti significativi sulle componenti ambientali**.

Per finalizzare la valutazione, nella tabella alle Linee strategiche di Piano sono legati alle strategie del Piano e **le componenti sono ordinate a seconda del grado di rilevanza**, attribuito nel paragrafo 2.1; sono state trascurate le componenti ambientali **solo marginalmente o per nulla interessate** (Rifiuti e Radiazioni).

Tale valutazione è di tipo "qualitativo"; non è stato infatti possibile popolare indicatori quantitativi legati alle azioni/strategie di piano, in particolare, per la loro natura di tipo conoscitivo, orientativo e divulgativo. La valutazione quantitativa degli effetti sul contesto ambientale è rimandata perciò alla fase di monitoraggio degli interventi realizzati quali apportino effetti al contesto ambientale. Il Piano infatti, per sua natura, è uno strumento di pianificazione di livello programmatico che indirizza la successiva fase di attuazione degli interventi a cui la VAS rimanda per una valutazione ambientale di dettaglio ove necessario e quindi anche quantitativa.

In generale non si riscontrano effetti potenzialmente negativi mettendo in relazioni le Linee strategiche con le azioni che ne discendono e le componenti ambientali; in alcuni casi, visto il raggio di azione ben definito del Piano, non si prevedono interazioni con le componenti ambientali. La componente suolo è l'unica per cui i potenziali effetti di strategie e azioni del PUT sono stati valutati incerti; la ST01 prevede infatti la riqualificazione, l'adeguamento e la realizzazione di nuovi tracciati viari per i quali sarà possibile una valutazione certa solo a seguito di un approfondimento progettuale. Alcuni interventi quali il Piano di Dettaglio via Cadore per la natura dell'intervento in ambito urbano non genera alcuna modifica del contesto ambientale essendo un intervento molto puntuale. Mentre per la previsione della Gronda Nord o Sud, attualmente sospesi sino all'implementazione della Pedemontana, che sono nuovi tracciati si rimanda a una valutazione ambientale specifica a seguito di una progettazione di dettaglio, che attualmente non è a disposizione. Quest'ultimi interventi seguiranno infatti il processo di approvazione secondo la normativa specifica per la natura dell'intervento.

Per quanto riguarda l'azione "La riqualificazione dell'asse Parini-Stoppani-Wagner" si segnala fin da subito l'importanza di prevedere interventi specifici per ridurre l'impatto negativo potenzialmente generato al vicino Parco della Porada che rappresenta una risorsa importante in un contesto così fortemente urbanizzato.

Per alcune strategie ed azioni, come la ST02 "Gestione della Sosta", quelli che in questa fase sono stati valutati come effetti non rilevanti, possono diventare positivi attraverso l'applicazione di buone pratiche quali ad esempio il potenziare parcheggi con colonnine di ricarica per le auto elettriche che porterebbero ad avere effetti moderatamente positivi sulle componenti aria e fattori climatici e sulla componente energia o di prestare particolare attenzione alla permeabilità dei suoli.

Si sottolinea infine l'importanza della Linea strategica "ST05\_Conoscere e comunicare per impegnarsi collettivamente" che, se svolta adeguatamente coinvolgendo la popolazione verso buone pratiche legate agli spostamenti individuali o collettivi, può rappresentare uno strumento importante ed efficace per andare a incidere al miglioramento del contesto riducendo i potenziali effetti alle singole componenti ambientali analizzate. Interessante notare come la previsione del PUT dell'educazione nelle scuole sia strategico al fine di poter migliorare gli stili di vita dei giovani in quanto attraverso il Questionario casa-scuola da cui mappare le abitudini di trasporto all'accesso alle scuole è possibile individuare buone pratiche specifiche per incentivare una mobilità più lenta tra cui ad esempio il servizio di Pedibus.

Per il Comune di Seregno è strategica la riqualificazione dell'ambito della stazione che rappresenta una porta di accesso alla città di livello sovracomunale. E' importante che tale ambito abbiamo un progetto di dettaglio adeguato per una valutazione ambientale specifica, si suggerisce di prevedere aree di sosta e spazi pubblici che vadano ad agire sul migliorare il microclima locale contrastando le oasi di calore e prevedendo un uso del suolo drenante al fine di ridurre possibili allagamenti o zone non accessibili durante le manifestazioni di eventi estremi quali le bombe d'acqua che sono sempre più presenti. Tale ambito infatti può rappresentare un luogo di eccellenza prevedendo l'installazione di tecnologie innovative legate al trasporto privato (colonnine elettriche) e pubblico (stazione di mezzi nuovo ecosostenibili) anche considerando il nuovo tracciato del tram sovracomunale. La previsione di nuove tecnologie può incidere positivamente rispetto alle componenti ambientali analizzate.

## 5.2 Confronto e valutazione tra le alternative di scenario del PUT

Come specificato dalla normativa nazionale vigente e dalla normativa regionale, la VAS deve occuparsi di valutare gli scenari alternativi introdotti dal Piano in esame. Proprio per questo di seguito si riporta una valutazione dello **Scenario di Piano** che tiene in considerazione tutte le misure previste nel PUT, alcune delle quali in corso e altre nuove, e lo **Scenario delle misure prioritarie** di cui è stata fatta una analisi economica di fattibilità.

### 5.2.1. Valutazione delle misure dello scenario di Piano

Lo scenario di Piano, che individua complessivamente 8 azioni e 49 misure, è stato analizzato nel dettaglio andando a restituire una matrice di valutazione per singola azione. L'analisi intende restituire i potenziali

effetti rispetto alle componenti ambientali maggiormente coinvolte: Mobilità e trasporti, Aria, Popolazione e Salute e Rumore.

#### TA01. Progetti di valenza generale

MISURE	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M1.1_Amodernamento impianti semaforici	++	+	+	+
M1.2_Moderazione della velocità - azioni per la dissuasione da comportamenti di guida scorretti	++	++	++	++
M1.3_Introduzione delle Zone Residenziali e Zone 30 km/h	++	++	++	++
M1.4_Zone a Traffico Limitato	++	++	++	++
M1.5_Nuova Classificazione della Rete Viaria	++	+	+	+
M1.6_Illuminazione differenziata dei passaggi pedonali (cfr. mappa Moderazione del Traffico)	++	/	/	/
M1.7_Comunicazione ed educazione	++	++	++	++
M1.8_Adeguamento strumenti di pianificazione/programmazione comunale	++	+	+	+

Come si nota dalla tabella, le misure che discendono dall'azione TA01 "Progetti di valenza generale" hanno effetti potenzialmente sempre positivi sulla componente ambientale mobilità ed effetti da positivi a moderatamente positivi sulle altre componenti, in alcuni casi, come per esempio per la misura M1.6, proprio per lo spazio di azione limitato, non ha nessun effetto sulla maggior parte delle componenti ambientali prese in considerazione. La misura "M1.8\_Adeguamento strumenti di pianificazione/programmazione comunale" è strategica al fine di migliorare l'impatto complessivo del PUT rispetto alle componenti ambientali analizzate in quanto la revisione degli strumenti urbanistici vigenti possono incidere direttamente ad una mobilità più sostenibile e attenta a ridurre gli impatti negativi sull'ambiente oltre ad introdurre nuovi stili di vita nelle persone. Proprio in questo scenario la misura "M1.3\_Introduzione delle Zone Residenziali e Zone 30 km/h" rappresenta buone pratiche per incentivare una mobilità lenta e in sicurezza per la popolazione.

#### TA02. Gestione della sosta

MISURA	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M2.1_Implementazione dell'estensione del piano di gestione della sosta all'ambito c.d. «della Stazione» (Cfr Mappa)	++	+	+	+
M2.2_Ampliamento parcheggio auto presso la stazione RFI	+	/	+	/
M2.3_Studi di dettaglio sulla dotazione di sosta dei residenti	++	/	+	+

Anche in questo caso non si riscontrano criticità, questo tipo di misure, che sono di fatto gestionali, non hanno particolari sulla componente aria. Si ribadisce di prevedere gli interventi di riqualificazione delle aree di sosta al fine di migliorare il microclima locale. Una attenzione particolare deve essere data all'ambito della Stazione che rappresenta un nodo strategico del Comune di Seregno essendoci elevata presenza

di vari mezzi di trasporto e di persone, rappresentando la porta di accesso ai servizi di trasporto sovra-municipali.

### 3. Riqualificazione degli assi viari e dei rispettivi nodi

AZIONE	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M3.1_La riqualificazione dell'asse Parini-Stoppani-Wagner,	++	+	+	/
M3.2_La riqualificazione dell'asse di Via Colzani	++	/	+	/
M3.3_La riqualificazione dell'asse di Via Nazioni Unite/Ripamonti	++	/	+	/
M3.4_La riqualificazione dell'asse di Via Cadore (v. Piano di dettaglio 2)	++	/	+	/
M3.5_La riqualificazione dell'asse di Corso Matteotti	++	/	+	/
M3.6_Riorganizzazione del nodo Prealpi-Vallassina-Calamandrei-Briantina (cfr. Piano di Dettaglio 3)	++	/	+	/
M3.7_Risoluzione dei nodi Milano-Allo Stadio-Edison-Colzani	++	/	+	/
M3.8_Trasformazione di via Bixio in via a sensi unici convergenti	++	/	+	/
M3.9_Chiusura tratto terminale nord di via Fermi al transito veicolare oppure consentire la sola manovra in destra verso via Edison (dir. Sud) previa verifica delle interferenze con la metrotranvia	++	/	+	+
M3.10_Inversione senso di marcia tratto sud di via Bevera e dirottamento del traffico proveniente da Carate su via Corridoni-Via Eupili – in seguito al completamento dell'estensione di via Corridoni, dirottare il traffico proveniente da Carate su via Corridoni - via Molgora	++	/	+	/
M3.11_Realizzazione intervento di urbanistica tattica area intersezione via Galilei/viale Cimitero	++	/	+	/
M3.12_Riqualificazione e messa in sicurezza sede stradale di via Puradella	++	/	+	/
M3.13_Realizzazione della nuova pavimentazione della porzione di sede stradale di proprietà del Comune di Seregno nelle more dell'attuazione di una riqualificazione complessiva e radicale da inserire in un Accordo di Programma da stipulare e attuare in sinergia con i Comuni confinanti comproprietari della sede stradale della via Puradella [Mariano Comense e Giussano]	++	/	+	+
M3.14_Riqualificazione e messa in sicurezza rotonda al confine con il territorio del comune di Meda – Via Einaudi [Meda] / Via Wagner [Seregno] Sistemazione e messa in sicurezza della rotonda "provvisoria" sita al	++	/	+	+

AZIONE	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
confine tra i territori di Seregno e Meda nelle more dell'attuazione delle opere di compensazione di Autostrada Pedemontana tra le quali è prevista la realizzazione definitiva dell'opera - - Nuovo C-16				
M3.15_Riqualificazione Piazza Fari con preventiva demolizione delle strutture esistenti e con la finalità di consentire l'uso dello spazio in piena sicurezza anche con l'ausilio di installazione di arredo urbano e implementazione della videosorveglianza	++	/	+	+
M3.16_Riqualificazione aree esterne alla stazione ferroviaria – Piazza XXV Aprile e Via Comina	++	/	+	/

Anche questo gruppo di misure hanno effetti solo potenzialmente positivi sulla componente mobilità mentre per le altre componenti i potenziali effetti sono moderatamente positivi. In questo gruppo di misure sono contenuti interventi specifici e circoscritti, proprio per questo motivo non si registrano effetti sulle componenti aria e fattori climatici e sulla componente rumore per la maggior parte di esse.

Fa eccezione tra queste misure la "M3.1\_La riqualificazione dell'asse Parini-Stoppani-Wagner" poiché la presente asta costeggia un lato rilevante del Parco la Porada che rappresenta un'area di oasi ambientale in un contesto densamente urbanizzato. L'intervento infatti deve considerare gli impatti che si potrebbero generare nelle fasi di cantiere rispetto alla naturalità del luogo. Si suggerisce quindi di effettuare dovuti studi analisi ambientali in fase di progettazione di dettaglio anche finalizzato a migliorare l'accesso all'area verde della popolazione in sicurezza, prevedendo dei tracciati specifici.

#### 4. Realizzazione di nuove infrastrutture viarie

MISURE	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M4.1_Gronda SUD - reinserire nel PGT almeno un corridoio di salvaguardia a Sud della città tra le vie Allo Stadio e San Giuseppe e tra via San Giuseppe e via Macallè.	-	-	-	-
M4.2_Gronda NORD - riqualifica/potenziamento della viabilità esistente, a confine tra Seregno-Mariano e Giussano	++	-	-	-
M4.3_Completamento del collegamento Monte Rosa - alla Porada con caratteristiche di viabilità locale a viabilità pedonale e ciclistica privilegiata, sosta e circolazione veicolare calmierata	-	-	-	-
M4.4_L'innesto su via Cadore non ha adeguata visibilità - non è consigliabile la realizzazione di un percorso in continuità. La maglia stradale è sufficientemente fitta da compensare la necessità di connessione tra l'asse di via Wagner /Stoppani e via Cadore D - 5 0 Collegamento Via Bergamo/ Via Bach - Confermato da PGT D-6	-	-	-	-

MISURE	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M4.5_Completamento di via Corridoni con collegamento con via Molgora come da previsione di PGT e in sinergia con l'alleggerimento del traffico su via Bevera	++	-	-	-
M4.6_Completamento di via Montenero per connettere via Caravaggio con via Reggio	++	-	-	-
M4.7_Completamento del tratto finale di via Andersen fino a via Capuana, come da PGT	++	-	-	-

In questo gruppo di misure sono contenuti interventi di infrastrutturazione e quindi, pur avendo effetti potenzialmente positivi sulla componente mobilità, sarà necessario valutare gli effetti generati dalle misure a più lungo termine. La previsione di nuovi tracciati se non adeguatamente progettati e valutati nel contesto ambientale in cui inseriti apportano elementi di forte criticità alle componenti ambientali in particolare al consumo di suolo. Infatti si segnala rilevante la valutazione ambientale dei progetti sospesi delle Gronde Sud e Nord al fine di individuare misure di mitigazione e compensazioni specifiche.

## 5. Ciclabilità

AZIONE	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M5.1_Completamento della maglia ciclo-pedonale – Priorità alta (cfr. Mappa) - Nuovo G – 2	++	++	++	++
M5.2_Completamento della maglia ciclo-pedonale – Priorità media e bassa (cfr. Mappa)	++	++	++	++
M5.3_Costruzione delle Bicistazioni in prossimità della Stazione RFI di Seregno (cfr. Piano di dettaglio) -	++	++	++	+
M5.4_Implementazione dei provvedimenti inseriti in mappa mediante la realizzazione di un biciplan	++	+	++	+
M5.5_Inizializzazione di un progetto pilota con operatore di bike-sharing in maniera necessariamente integrata con i comuni limitrofi di Desio, Cesano Maderno e Lissone. - Nuovo G - 6	+	+	+	+
M5.6_Realizzazione di una connessione aerea a scavalco della SS36 in via Montello, da realizzarsi in adiacenza o in allargamento delle rampe est ed ovest in modo da consentire l'accessibilità ciclabile sino al piano orizzontale Questo intervento è subordinato a valutazioni relative alla fattibilità con ANAS.	++	++	++	++
M5.7_Completamento ciclabile via Bolsena.	++	++	++	+

Questo gruppo di misure, che in generale opera nell'ottica di migliorare l'offerta della mobilità ciclabile, ha effetti potenziali da moderatamente positivi a positivi con tutte le componenti indagate. Per

incentivare la ciclabilità e la connessione dei luoghi è strategico prevedere il servizio di bikesharing anche con mezzi assistiti al fine di favorire la mobilità lenta anche con la previsione di tracciati ciclopedonali dedicati e in sicurezza soprattutto in situazione di cesura dei quartieri date dalle infrastrutture presenti nel territorio: asta SS36, binari della ferrovia,...

## 6. Interazione con l'infrastruttura ferroviaria

MISURA	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M6.1_Sottopassi ciclo-pedonali della linea ferroviaria	++	+	++	+
M6.2_ Integrazione di due velostazioni in prossimità della stazione RFI di Seregno (cfr. Piano di Dettaglio 1)	++	+	++	+

Le due misure relative all'azione AT06 hanno effetti da moderatamente positivi a positivi su tutte le componenti indagate nonostante siano molto specifiche. Il Piano di Dettaglio 1 Area della Stazione rappresenta una occasione rilevante per il completamento della rete ciclabile, attuabile in un orizzonte temporale di medio – lungo periodo in quanto si interviene nell'assetto circolatorio e di sosta in diversi punti della città. Tale intervento apporterà miglioramenti anche al contesto ambientale. Si ritiene strategico accompagnare la progettazione di dettaglio dell'area con le analisi ambientali specifica al fine di individuare i potenziali effetti positivi e negativi che si andranno a generare anche in fase di cantiere.

## 7. Trasporto pubblico locale

MISURA	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M7.1_ Attuazione del Piano di Bacino	++	+	+	+
M7.2_ Adeguamento fermate del trasporto pubblico in carico all'azienda esercente il servizio, come previsto dal piano di bacino	++	+	+	+
M7.3_ Estensione del Sistema Tariffario Integrato STIBM e definizioni agevolazioni utenti	++	+	+	+

Le misure relative all'azione AT07 "Trasporto pubblico locale" hanno effetti positivi sulla componente mobilità e moderatamente positivi sulle altre componenti. Si ritiene per il ruolo dell'Amministrazione Comunale perseguire ed attuare la strategia del Piano di Bacino effettuando tavoli di concertazione con gli enti locali per incentivarli nella sostituzione dei mezzi attuali verso un trasporto più sostenibile e che quindi apporti benefici in particolare alla qualità dell'area.

## 8. Mobilità elettrica ed altri elementi innovativi

MISURA	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
M8.1_ Attivazione di colonnine di ricarica pubblica	++	+	-	-
M8.2_ Aggiornamento del Regolamento Edilizio finalizzato al recepimento della Normativa Nazionale in riferimento alla definizione di	++	-	-	-

MISURA	MOBILITA'	ARIA	POPOLAZIONE E SALUTE	RUMORE
standard comunali per la dotazione di colonnine elettriche negli edifici privati				
M8.3_ Indirizzamento dinamico ai parcheggi e tecnologie per il pagamento della sosta	++	-	-	-

Le misure che sono state previste per l'attuazione dell'azione AT08 "Mobilità elettrica ed altri elementi innovativi" ha effetti potenzialmente positivi sulla mobilità. Per le altre componenti gli effetti sono stati valutati come incerti in quanto gli effetti degli interventi previsti da queste misure necessitano di essere valutati a più lungo termine. Si sottolinea inoltre che per la misura "M8.2\_ Aggiornamento del Regolamento Edilizio" deve avvenire considerando le caratteristiche e le destinazioni d'uso prevalente dei quartieri. Proprio in questa logica si suggerisce di effettuare una pianificazione consapevole delle colonnine elettriche nel territorio al fine di individuare i luoghi prioritari dove collocarle sia per aspetti quali l'accessibilità, la prossimità di servizi pubblici o come dotazione tecnologica degli ambiti residenziale.

### 5.2.2. Valutazione delle misure prioritarie previste dallo scenario di Piano

Il PUT prevede prioritarie un pacchetto di misure per le quali è stato elaborato un Quadro economico di massima che l'Amministrazione dovrà prevedere nei prossimi due anni (durata del presente PUT) per l'attuazione del Piano.

Di seguito si riportano le 15 misure ritenute prioritarie che interessano le prime 5 tipologie di azioni.

Il PUT non individua le seguenti tipologie di azioni prioritarie di finanziamento: TA06 Interazione con l'infrastruttura ferroviaria; TA07 Trasporto pubblico Locale; TA08 Mobilità elettrica e altri elementi innovativi. Se per la prima il processo di definizione degli interventi è ancora lungo oltre i due anni della durata del presente Piano e ad oggi sono ancora in corso tavoli decisionali, per il secondo l'Amministrazione Comunale non ha una un ruolo decisionale diretto, la non previsioni di finanziamenti può apparire plausibile. Mentre per l'Azione TA08\_Mobilità elettrica e altri elementi innovativi può creare degli effetti non positivi rispetto al contesto ambientale. Infatti non investendo risorse nella trasformazione e incentivi per un trasporto più sostenibile quali le nuove tecnologie, in parte non si va a migliorare la componente Aria in quanto non si incide sulla riduzione delle emissioni di gas serra.

Si sottolinea però che tale scenario prioritario riesce a rispondere anche se parzialmente essendo una parte minima del quadro progettuale a tutta la visione (obiettivi e strategie) previste dal PUT; quindi rispetto al budget a disposizione il PUT in questa prima fase di programmazione può incidere a migliorare il contesto ambientale come dettagliato nei capitoli sopra non essendo riscontrati elementi di criticità nella valutazione complessiva.

## 6. SISTEMA DI MONITORAGGIO

L'obiettivo del sistema di monitoraggio del Piano 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.

### 6.1 Struttura del sistema di monitoraggio

Il monitoraggio del Piano ha come riferimento normativo le Direttive per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico, ovvero l'art. 36 del D.Lgs. n. 285 del 30/04/1992, Nuovo codice della strada.

Figura 6-1: Il ciclo di redazione e gestione del Piano (fonte: PUT)



### 6.2 Sistema degli indicatori

Il sistema di monitoraggio deve consentire il controllo dell'attuazione del Piano dal punto di vista procedurale, finanziario e territoriale, nonché la verifica degli elementi di qualità ambientale. In particolare, il sistema di monitoraggio deve consentire di raccogliere ed elaborare informazioni relative:

- agli effetti ambientali significativi indotti dagli interventi (**indicatori di monitoraggio** degli effetti ambientali);
- allo stato di avanzamento e alle modalità di attuazione delle azioni previste dal Piano (**indicatori di processo** che nel Piano si distinguono in indicatori di realizzazione relativi all'esecuzione dell'azione o dell'intervento e di risultato, relativi al raggiungimento degli obiettivi);
- all'andamento del contesto ambientale (**indicatori di contesto**).