



Città di Seregno

Provincia di Monza e della Brianza

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

FORUM PUBBLICO 19.01.2022

Il giorno **19 gennaio 2022** alle ore 15.10, a conclusione della Conferenza finale VAS si è aperto il Forum pubblico finalizzato ad un confronto aperto con la cittadinanza, con valenza di partecipazione pubblica, in ordine al nuovo Piano del Traffico.

Risultano presenti per il Comune di Seregno:

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

Partecipanti al forum :

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

L'arch. **Scaramuzzino** invitando ad utilizzare la chat della piattaforma per le richieste di chiarimento e/o contributi, sottolinea la scadenza del 26 gennaio per la presentazione di memorie e contributi in relazione agli aspetti di valutazione ambientale. Evidenzia altresì che le osservazioni afferenti alla proposta di Piano dovranno essere riproposti nella fase di osservazione che si aprirà a seguito dell'adozione e di cui ne verrà data idonea comunicazione alla cittadinanza.

Il Presidente del **Comitato Sant'Ambrogio-Mereto**, chiede se anche le "zone 30" saranno oggetto di successive fasi attuative, nonché spiegazioni in ordine alla previsione delle "zone 30" solo a nord della ferrovia e delle "zone residenziali" a sud della stessa evidenziando altresì la necessità di una limitazione alla velocità di transito anche nell'accesso sud alla ferrovia.

Il sig. **Z.C.** invita ad una riflessione circa le possibili criticità determinate da Pedemontana -con in particolare riferimento alla viabilità secondaria al confine con Meda- e da Metrotranvia.

L'ing. **Giacomelli** rispondendo alla questione posta dal Comitato evidenzia che le "zone 30" previste dal piano saranno in parte attuate nell'arco temporale di validità dello stesso, ed in parte rinviate ad una attuazione in un arco temporale più esteso, secondo le 4 priorità definite dal piano.

Specifica che le "zone 30" prioritarie nella zona a nord della ferrovia contribuiscono a costruire un sistema che si aggancia e dà continuità a quelle esistenti e ribadisce che sia le "zone 30" che le "zone residenziali" perseguono la finalità comune di moderare il traffico e la velocità per consentire una più facile e sicura presenza di pedoni e biciclette in strada. Sottolinea come si tratti prevalentemente di una distinzione derivante da due diverse definizioni normative, ma che al di là di quello entrambe perseguono lo stesso obiettivo.

Evidenzia che nel piano si è voluto proporre le "zone 30" in ambiti più centrali e ricondurre invece alle "zone residenziali" ambiti tipicamente più legati ai quartieri con prevalenti caratteristiche residenziali. Conferma altresì la riproposizione della moderazione della velocità anche nella zona di accesso a sud alla ferrovia.

L'arch. **Geronimi** in ordine alle possibili criticità correlate alla realizzazione di Pedemontana e della Metrotranvia evidenzia che il Rapporto Ambientale è stato redatto in coerenza al Piano Urbano del Traffico, quindi ad un livello di pianificazione locale. Le progettualità della Pedemontana e della Metrotranvia diversamente si configurano ad una scala sovracomunale, che, come da normativa, afferiscono ad altri strumenti ed a altre valutazioni in ordine agli effetti di dette opere sulle componenti ambientali.

Il sig. **Z.C.** precisa che si riferiva all'impatto che Pedemontana e Metrotranvia genereranno inevitabilmente sul traffico locale e non sugli aspetti ambientali.

L'ing. **Minelli** evidenzia che il piano urbano del traffico si configura, per sua natura, quale strumento di pianificazione a breve termine ed è per questo che sono inclusi principalmente interventi di breve termine. Diversamente sottolinea come lo strumento idoneo a una valutazione più ampia, sia a livello territoriale che temporale, sia il PUMS - Piano della Mobilità sostenibile - che consente una visione strategica che contempla anche nuove infrastrutture rilevanti come quelle sopracitate.

Segnala che la realizzazione, l'implementazione della Pedemontana evidentemente esce dallo scenario di breve termine, tuttavia il piano propone, con lo scenario proposto per Via Cadore, interventi di riduzione e di calmierazione del traffico proprio al confine comunale con Meda, che inevitabilmente, nella fase attuativa, dovranno interfacciarsi con lo schema di accesso della Pedemontana. Conferma che anche la previsione della metrotranvia è stata recepita nel piano, precisando tuttavia che la tematica è oggetto di diverse iniziative/protocolli d'intesa/interlocuzioni tra Comune e RFI, che sono intervenute con una propria agenda. Sottolinea come la Società MobilityinChain si sia messa a disposizione per confronti e collaborazioni nell'ambito di un processo di relazione tra Comune e RFI che ha portato a degli ulteriori sviluppi che sono stati riassunti in maniera diagrammatica in quanto già mostrato in relazione alla tematica del polo della stazione dall'ing. Giacomelli, ma che evidentemente rispondono per i tempi di attuazione/attori e scala territoriale ad un altro percorso in atto tra l'Amministrazione Comunale e RFI.

L'arch. **Scaramuzzino** procede alla lettura delle due richieste di chiarimento poste tramite chat dalla consigliera Cerqua, di cui la prima relativa alla regolamentazione dei parcheggi alla stazione e la seconda di approfondimento in ordine ai punti neri di incidentalità.

L'ing. **Giacomelli** partendo da quest'ultimo approfondimento richiesto evidenzia che, i punti neri in termini di incidentalità sono quei punti dove si è registrata una forte concentrazione di incidenti e che quindi sono meritevoli di approfondimento e di intervento.

La consigliera **Cerqua** precisa che l'approfondimento richiesto era rivolto a comprendere quali interventi sono previsti dal piano - oltre ad esempio la nuova proposta di riqualificazione di via Cadore - per ridurre l'incidentalità.

L'ing. **Giacomelli** evidenzia che sono diversi gli interventi per la riduzione dell'incidentalità ad esempio sull'intersezione Milano - Toselli e in Via Toselli è proposto il rifacimento di marciapiede che è un intervento che va nella direzione di migliorare le condizioni di sicurezza dei pedoni.

Interrompe la consigliera **Cerqua** chiedendo chiarimenti di come il rifacimento di un marciapiede possa incidere alla mitigazione del rischio incidentale.

Riprende la parola l'ing. **Giacomelli** specificando che ovviamente non si tratta di un rifacimento della sola pavimentazione, ma di un intervento di riqualificazione con allargamento, messa in sicurezza e correlata strutturazione degli attraversamenti pedonali.

Interviene l'ing. **Minelli** evidenziando altresì che la misura principe per la riduzione dell'incidentalità è la riduzione della velocità, che nel piano si attua anche mediante la riclassificazione della gerarchia stradale a cui si aggancia la previsione, seppur con un ordine di priorità, della realizzazione delle "zone 30" e delle "zone residenziali". Sottolinea inoltre che dai dati forniti dal Comando di Polizia Locale il rischio di incidentalità a Seregno è contenuto rispetto ad altre realtà, anche se ciò non toglie l'importanza che comunque il piano debba contribuire ad un ulteriore riduzione.

Interrompe la consigliera **Cerqua** chiedendo se oltre agli aspetti generali sopradelineati, sussiste, ad esempio, un'ipotesi differente di intervento nella zona, riconosciuta dal piano critica in termini di rischio di incidentalità - via Toselli - dove, anche recentemente, c'è stato un incidente molto grave che è stato peraltro elemento per la presentazione di interpellanza specifica.

L'ing. **Minelli** precisa che la proposta di piano è stata formulata precedentemente all'incidente sopracitato e che comunque è sempre opportuno distinguere il dato dell'incidente puntuale dall'analisi generale dei dati generali forniti dalla polizia municipale che evidenziano la pericolosità - per combinazione tra la numerosità degli eventi e conseguenze - In particolare i dati analizzati focalizzano due assi "critici": quello di Corso Matteotti e quello di via Wagner, dove per quest'ultimo in certe stagioni dell'anno a una certa ora il sole radente pone una serie di problemi della visibilità che hanno determinato diversi incidenti, anche mortali. Altro nodo critico a livello di incidentalità rilevabili dall'analisi dei dati è quello l'innesto da Carate - via Briantina /via Calamandrei/via Valassina, che per come è realizzato l'innesto non induce al rallentamento dei veicoli. In tutte queste situazioni, le proposte del piano sono state quelle di intervenire riprogettando gli assi. Il caso principe è proprio quello della riconfigurazione del nodo via Briantina/Via Calamandrei/via Valassina dove l'attuale circolazione a senso unico forzata, in realtà invoglia e conduce a atteggiamenti di guida sicuramente più tipici di un ambiente extraurbano che non di un ambiente urbano, quindi la riprogettazione del nodo con l'introduzione delle rotatorie, e del doppio senso di marcia, impone dei rallentamenti molto più circostanziali, introducendo quell'effetto di riduzione della velocità che sicuramente riduce il rischio di incidentalità e comporta una minore gravità nel caso dovessero verificarsi degli impatti.

Precisa che nello specifico l'incrocio tra Via Toselli e via Milano è regolata da semaforo e sottolinea che l'ammodernamento degli impianti semaforici - di cui quello sopracitato rivestiva un carattere prioritario nell'elenco - rappresenta un elemento imprescindibile per garantire la riduzione di incidentalità. Una semaforizzazione capace di riorganizzare i cicli semaforici, di garantire dei tempi di attesa più congrui e più coerenti con il traffico, riduce i comportamenti scorretti e quindi anche l'incidentalità. La riconfigurazione dei vari semafori però è una misura soft, perché non è che si vede materialmente, si vedrà nel momento in cui, progressivamente con il tempo, verranno sostituiti centraline e lanterne e gestiti i tempi di attesa e i flussi di traffico.

Sottolinea altresì che per poter intervenire puntualmente rispetto ad ogni evento incidentale è necessario visionare, con buona pace della privacy, i singoli verbali, capire le concause. Ribadisce che è questa analisi microscopica che deve informare la progettazione nel momento in cui si prevede un intervento.

Risponde la consigliera **Cerqua** evidenziando che trova positivo il discorso del semaforo, però invita, per l'intersezione oggetto dell'interpellanza, ad una valutazione più ampia in ordine a interventi diversi come peraltro richiesti dallo stesso Comitato tramite una raccolta firme del marzo 2012.

L'ing. **Minelli** evidenzia che il piano urbano del traffico dà uno sguardo d'insieme, individua una serie d'interventi, demandando l'attuazione ad una progettazione esecutiva specifica. Definire se è opportuna una rotatoria o qual altro intervento, ad esempio un dosso, non è possibile a scala di piano, ma va definito puntualmente in fase attuativa. Il piano ha l'onere però di indirizzare l'attuazione. Prende atto tuttavia della situazione rappresentata che, non essendo strettamente pertinente alla procedura VAS, dovrà essere riproposta post adozione, e segnala la massima disponibilità a valutarla e a recepirla in un modo che sia chiaramente compatibile con quanto può essere definito in un PUT.

Il Presidente del **Comitato S.Ambrogio-Meredo**, ribadisce l'importanza della segnalazione che ha fatto la consigliera Cerqua, invitando ad entrare un po' di più nelle singole situazioni viabilistiche, ed anticipa che presenterà opportune osservazioni. Segnala l'importanza di prevedere "zone 30" anche a sud della ferrovia, per la presenza di scuole, ma anche di una frammistione di attività non solo di carattere residenziali. Specifica che, a suo avviso, proporre una "zona 30" avrebbe un suo significato anche in termini di inquinamento, ed invita ad affiancare la visione strategica ad una visione puntuale dei problemi reali - lunghe code, situazioni di velocità non controllata e difficile permeabilità pedonale della zona stazione- che si verificano ormai giornalmente.

L'assessore **Vergani** interviene sul punto sollevato dalla consigliera Cerqua in ordine all'incidentalità di via Toselli, Via Milano, Via allo Stadio e precisa che lo stesso è stato oggetto di riconfigurazione, rispetto ad un precedente assetto di piano, a seguito di uno studio di dettaglio che ha riconfermato l'assetto originario introducendo migliorie sia per la sicurezza che per la riduzione degli effetti sulle componenti ambientali. Evidenzia di aver appreso solo in questa seduta dell'interrogazione presentata, in quanto probabilmente in corso di evasione da parte dell'assessorato ai lavori pubblici.

La consigliera **Cerqua** condivide la soluzione proposta su via Toselli, ma richiama l'amministrazione ad una valutazione puntuale in ordine alla situazione delineata nell'interpellanza.

L'arch. **Scaramuzzino** invita a presentare una osservazione puntuale che consenti, in fase di controdeduzione, una valutazione organica di quanto segnalato e se opportuno anche l'integrazione - aggiornamento della proposta di Piano. Prosegue dando la parola all'ing. Giacomelli per un riscontro alla consigliera Cerqua in ordine alla richiesta di chiarimento relativamente alla regolamentazione dei parcheggi.

L'ing. **Giacomelli** premette che non è nella previsione del piano ridurre la dotazione di sosta e che per quanto attiene la gestione e la regolamentazione, saranno fatti degli approfondimenti, al fine di individuare la strategia migliore. Evidenzia tuttavia che all'interno del piano sono già paventate delle possibili forme di regolamentazione che riguardano una gestione differenziata per gli orari diurni e per gli orari notturni, volta a conciliare le esigenze dei residenti e di altri fruitori. Conciliazione da attuarsi tramite una flessibilità d'uso dei parcheggi finalizzata a non determinare criticità né da un lato né dall'altro.

Interviene la consigliera **Cerqua** che ringraziando della risposta chiede precisazioni in ordine alla prevista compresenza di pista ciclabile e di parcheggi lungo la via Comina. In particolare evidenzia che attualmente i parcheggi in via Comina sono utilizzati prevalentemente da chi utilizza l'infrastruttura ferroviaria non essendoci alcun edificio residenziale. Pur dichiarandosi favorevole alle piste ciclabili segnala come, a suo avviso, la sottrazione di parcheggi per la realizzazione dei percorsi ciclabili potrebbe incidere negativamente sulla situazione già critica dell'area intorno alla stazione.

L'ing. **Giacomelli** precisa che il suo precedente intervento riguardava nella generalità tutta la fascia sud della stazione.

La consigliera **Cerqua** evidenzia come ulteriore possibile criticità per l'assetto di via Comina e aree limitrofe l'arrivo della metrotranvia ed invita a verificare soluzioni funzionali ad un accesso da sud al nodo ferroviario.

Il sig. G.C, a nome del **Comitato di S. Valeria**, invita a valutare l'istituzione di senso unico di viale Santuario, nonché a porre particolare attenzione all'asse Wagner /Stoppani per un alleggerimento del flusso veicolare, particolarmente rilevante ed intenso, nonché di previsione di interventi finalizzati a garantire la sicurezza degli attraversamenti.

L'assessore **Vergani** evidenzia come il piano preveda il completamento di via Monterosa quale intervento finalizzato ad un alleggerimento del carico sull'asse Wagner/Stoppani.

L'arch. **Scaramuzzino** non riscontrando altre richieste di intervento precisa che anche di questo forum pubblico verrà pubblicato il relativo verbale e ricorda la scadenza del 26 gennaio per la presentazione delle osservazioni.

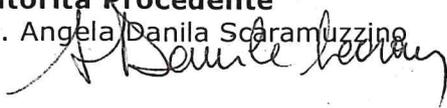
L'assessore **Vergani** ringrazia i presenti per la partecipazione e per i contributi offerti.

Alle ore 16.13 si chiude il forum pubblico.

Seregno, 26.01.2022

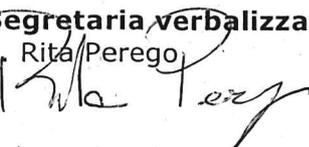
L'Autorità Procedente

Arch. Angela Danila Scaramuzzino



La Segretaria verbalizzante

Arch. Rita Perego



L'Autorità Competente

ing. Franco Greco

