



Città di Seregno

Provincia di Monza e della Brianza

VERBALE N. 1/2022

DELLA COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE "PIANIFICAZIONE TERRITORIALE (URBANISTICA E PLIS) ED EDILIZIA PRIVATA"

SEDUTA del 25.01.2022

L'anno duemila ventidue addì venticinque del mese di gennaio alle ore 19.30, in videoconferenza e previa l'osservanza di tutte le formalità prescritte dalla normativa vigente, si è riunita la Commissione consiliare permanente "PIANIFICAZIONE TERRITORIALE (URBANISTICA E PLIS) ED EDILIZIA PRIVATA" convocata con nota prot. n. 3419 del 20.01.2022.

Partecipa all'adunanza la segretaria della commissione consiliare permanente Rita Perego, la quale provvede alla redazione del presente verbale.

Presiede la Commissione la consigliera Patrizia Bertocchi.

Risultano presenti:

| n. | Cognome e nome | Qualifica | Gruppo consiliare |
|----|-----------------------------|----------------------|---|
| 1 | Bertocchi Patrizia | Componente Effettivo | PD - Partito Democratico |
| 2 | Cerqua Ilaria Anna | Componente Effettivo | Forza Italia |
| | Trezzi Edoardo | Componente Effettivo | Lega- Salvini Lombardia- Lega Lombarda |
| 3 | Rivolta Alberto Valerio (*) | Componente Effettivo | Cambia Seregno |
| 4 | Silva Agostino | Componente Effettivo | Alberto Rossi Sindaco - Scelgo Seregno |

(*) dalle ore 20.50

Risultano altresì presenti:

- Claudio Vergani, Assessore alla Pianificazione territoriale (Urbanistica e PLIS) ed Edilizia Privata;
- Giuseppe Borgonovo, Assessore alle Partecipate, Lavori pubblici e manutenzione ordinaria, Trasparenza e semplificazione;
- Laura Capelli, Assessore alle Politiche sociali, per la povertà e per la disabilità, Politiche per la famiglia e Politiche per la casa;
- Angela Danila Scaramuzzino, Dirigente Area Servizi per il Territorio;
- Emanuela Danili, Dirigente Area Servizi alla Persona;
- Valentina Giacomelli, Soc. MobilityinChain s.r.l. incaricata redazione Piano Urbano del Traffico;
- Luisa Geronimi, Soc. Terraria s.r.l. - incaricata redazione Valutazione Ambientale Strategica del Piano Urbano del Traffico;
- Giovanna Colombo, Funzionario Ufficio Sociale per l'Abitare;
- Carmine Milione, Commissario Aggiunto Comando Polizia Locale;
- Leonardo Visco Gilardi, Responsabile Servizio Pianificazione Urbanistica/SUE

Il **Presidente** alle ore 19.41 riscontrata la presenza del numero legale, dichiara aperta la seduta e introduce il primo punto all'o.d.g.: "Approvazione verbale seduta precedente".

Dichiarazioni di voto:

Favorevoli: Bertocchi Patrizia, Silva Agostino.

Astenuta: Cerqua Ilaria e Trezzi Edoardo

Il **Presidente** dichiara approvato il verbale della seduta del 20.12.2021 ed invita l'assessore Vergani all'illustrazione del secondo punto all'ordine del giorno "Politiche abitative in attuazione dell'art.14 del Piano dei Servizi del Piano di Governo del territorio (P.G.T.) - anno 2022".

L'assessore **Vergani** anticipa che, fatte salve le differenze dell'analisi di contesto aggiornata, la proposta deliberativa in discussione riprende quella degli anni precedenti. Ringrazia la dr.ssa Danili e l'arch. Colombo dell'area Servizi Sociali per la dettagliata relazione di contesto per le politiche abitative e sociali che ha costituito un valido supporto alla costruzione della proposta deliberativa ed invita l'arch. Colombo all'illustrazione della stessa.

L'**arch. Colombo** evidenzia come la pandemia e le misure di contenimento adottate abbiamo di fatto cronicizzato una crisi sociale ed economica già presente con forti ripercussioni sul mercato del lavoro, che ha registrato un'ulteriore espansione dell'inattività lavorativa determinando l'individuazione di una nuova classe di poveri: i cosiddetti "*working poor*", ovvero soggetti percipienti redditi insufficienti a fronteggiare i bisogni di mantenimento della famiglia.

Sottolinea come, dopo il temporaneo blocco, la ripresa degli sfratti - nel secondo semestre del 2021- e le relative esecuzioni di rilascio, per quanto attuate in modo graduale a partire dai procedimenti più datati, ha ulteriormente acuito situazioni già fortemente compromesse.

Conferma, seppur nel corso del 2021 si sia assistito ad una ripresa dell'attività dei cantieri edili, il permanere di un evidente disallineamento tra offerta e domanda abitativa con l'attestazione al 17% di alloggi vuoti sul totale delle abitazioni.

Sottolinea altresì come il blocco degli sfratti abbia di fatto disincentivato la locazione da parte dei proprietari, ormai privi delle garanzie sulle tempistiche di riacquisizione della disponibilità degli alloggi a fronte di condizioni di morosità.

Segnala che in Lombardia il dato percentuale delle famiglie affittuarie si è mantenuto stabile - intorno al 25% - e che la tipologia contrattuale prevalente rimane il contratto libero che interessa l'86,7% delle famiglie lombarde, mentre il canone concordato, previsto per i comuni ad alta densità abitativa e stipulato fra proprietario dell'immobile e inquilino secondo l'Accordo locale stipulato fra le organizzazioni rappresentanti della proprietà edilizia e degli inquilini, si attesti al 9,8% di incidenza sul totale dei contratti in locazione.

Sottolinea che l'Accordo locale è stato rinnovato, a livello comunale, nell'ottobre 2021 con rivalutazione delle fasce massime e minime per la definizione del canone concordato, con un quasi equiparazione all'ambito di mercato. Rileva come di fatto si sia snaturato il potere sociale di questa tipologia contrattuale, rimandando alla comprensione dei proprietari l'applicazione di un canone inferiore rispetto alla fascia di appartenenza, a svantaggio di quella fascia "grigia" di popolazione che non può accedere al mercato libero, ma non possiede nemmeno i requisiti per accedere all'edilizia residenziale popolare. Si auspica, in collaborazione con la futura Agenzia per l'Abitare, di trovare le leve idonee per agevolare, con forme premiali, i proprietari che utilizzano lo strumento in modo consono con i fini sociali per il quale è destinato.

Precisa che già il contratto a canone concordato consente al proprietario un'agevolazione fiscale con tassazione agevolata con aliquota al 10% (anziché al 21%) in regime fiscale di cedolare secca prevista a livello nazionale.

Conferma il permanere delle misure di welfare abitativo finanziate da Regione Lombardia e tese ad incentivare l'offerta e la domanda di alloggi in locazione a canone concordato; in particolare il "*Bando Pubblico a sostegno delle famiglie per favorire la mobilità nel settore locazione*", nonché il "*Bando per l'erogazione di contributi in favore degli inquilini in condizione di sfratto per morosità incolpevole* aperto agli inquilini destinatari di atto di intimazione di sfratto non convalidato o di provvedimento già esecutivo, a causa del mancato pagamento del canone di locazione per motivi riconducibili alla condizione di morosità incolpevole (*licenziamento, cassa integrazione, mobilità, malattia grave, accrescimento nucleo*

famigliare,...). Precisa che il contributo, fino ad un massimo di € 12.000,00 da versarsi direttamente al proprietario, è destinato alla copertura della morosità pregressa con estinzione del procedimento di sfratto, oppure alla rinegoziazione del contratto in essere da 4+4, oppure al differimento dell'esecuzione dello soggio o infine alla stipula di un nuovo contratto a canone concordato.

Rileva comunque un'evidente e generalizzata difficoltà da parte dei proprietari a ritirare un procedimento di soggio in corso a fronte della permanenza di condizioni lavorative precarie dell'inquilino, ulteriormente aggravate dalla pandemia, nonché prive di garanzie di copertura dell'intero periodo contrattuale.

Segnala il permanere anche del "Contributo Affitto" previsto dal "Bando territoriale per la concessione di contributi volti al contenimento dell'emergenza abitativa e al mantenimento dell'alloggio in locazione" come misura unica - fino a 1.500,00 euro - a supporto del pagamento dell'affitto a favore dei nuclei famigliari, non sottoposti a procedimento di rilascio alloggio, in difficoltà economiche anche a causa dell'emergenza sanitaria. Precisa che sono stati evase n.250 richieste nell'anno 2020 e n.223 nell'anno 2021 - con un contributo superiore ai 300.000,00 euro coperto con risorse in parte regionali, ma anche con ingenti risorse comunali.

Prosegue evidenziando che dall'analisi delle domande si evince come a Seregno il canone annuo medio di locazione si attesti a 5.800,00 euro a fronte di un ISEE degli inquilini che è sceso dai 5.400,00 euro nel 2020 ai 4.800,00 euro nel 2021. Ciò conferma l'incidenza preponderante della spesa di locazione sul reddito e le criticità e le precarietà correlate.

Sottolinea che l'Amministrazione Comunale ha altresì ri-promosso anche nel corso del 2021 un'azione volta al sostegno al reddito per famiglie, con ISEE inferiore a €30.000,00, che hanno subito gli effetti negativi dell'emergenza epidemiologica COVID-19, ed al fine di finanziare una progettualità d'aiuto destinata al pagamento delle spese dell'abitare che ha visto l'erogazione complessiva di circa 105.000,00 complessivi per 62 nuclei familiari.

È stata altresì mantenuta, quale ulteriore azione per la gestione dell'emergenza abitativa a seguito di sfratti di nuclei caratterizzati da grave fragilità sociale, la destinazione d'uso di 7 alloggi del patrimonio comunale extra erp per sistemazioni alloggiative a titolo transitorio a favore di beneficiari individuati su segnalazione del Servizio Sociale: nel corso dell'anno 2021 è stato assegnato solo 1 alloggio ad uso precario per una famiglia in grave emergenza abitativa. Evidenzia altresì che nel 2021 il servizio ha soccorso 24 nuclei familiari, assicurando loro, una sistemazione in housing sociale c/o strutture di assistenza o condivisione di appartamenti con esborso di circa 68.000,00 euro. Sottolinea come ormai l'unica soluzione per l'individuazione di una dimora abituale a lungo termine per i nuclei caratterizzati da condizioni proibitive all'accesso al mercato libero è rappresentato dall'utilizzo del patrimonio pubblico.

Illustra sinteticamente, in quanto già a conoscenza della Commissione, il quadro delle consistenze patrimoniali di alloggi di edilizia sociale nel Comune di Seregno, ovvero:

Alloggi di proprietà comunale:

- n. 169 alloggi SAP a canone sociale assegnati tramite graduatoria - affitto parametrato al reddito - accesso riservato a nuclei familiari con ISEE inferiore a 16.000 euro;
- n.40 alloggi SAS (canone moderato o a canone concordato);
- n. 23 alloggi ad altro uso residenziale a canone concordato di cui n.7 destinati a emergenze abitative

ai quali si aggiungono i 350 alloggi a canone sociale di proprietà ALER e i 10 alloggi a canone moderato di proprietà Dar Casa.

Evidenzia che dei 10 alloggi assegnati quest'anno, 8 erano di proprietà ALER.

Sottolinea come l'importante patrimonio immobiliare ad uso abitativo di proprietà comunale richiede un'attenzione particolare per le necessità manutentive, di ristrutturazione in considerazione delle condizioni della vetustà di buona parte dell'edificato. Sottolinea come in questo contesto, lo strumento urbanistico della monetizzazione risulta utile al reperimento di ulteriori risorse finalizzate proprio alle manutenzioni del patrimonio comunale esistente.

Evidenzia altresì che in esito ad un continuo monitoraggio delle diverse segnalazioni pervenute dagli inquilini si evince che le tipologie di intervento manutentivo più richieste sono relative agli impianti di riscaldamento - manutenzione/sostituzione delle caldaie, alla coibentazione degli edifici e alle infiltrazioni/perdite determinate anche dalla vetustà degli impianti.

Relativamente alla programmazione degli stabili comunali evidenzia i prioritari interventi del 2022, ovvero:

- la riqualificazione degli spazi comuni (scale e spazi interni) a completamento dei lavori di teleriscaldamento nel quartiere Lazzaretto;
- la ristrutturazione di alcuni alloggi in emergenza;
- l'avvio in autunno dei lavori di riqualificazione dell'immobile di via Hugò con spostamento, in primavera, del primo lotto degli inquilini interessati in altri alloggi comunali disponibili.

Evidenzia altresì che il Servizio ha condotto un'analisi puntuale dell'evoluzione in questi ultimi anni della domanda di alloggio pubblico - SAP canone sociale. In particolare segnala che dal 2019 la modalità di presentazione della domanda è stata informatizzata (accesso con Spid e CIE), previa istituzione di figure di facilitatori digitali a supporto degli utenti, e che il bando da ambito strettamente comunale è divenuto d'ambito territoriale, consentendo ai cittadini dell'ambito territoriale, in assenza di alloggi banditi dal proprio comune di residenza, di presentare istanza anche per appartamenti siti in altri Comuni ricompresi nell'ambito territoriale di riferimento.

Nel 2020 dei 13 alloggi aggiudicati, 5 sono stati assegnati a nuclei familiari non residenti a Seregno, mentre nel 2021, rispetto alle 296 domande pervenute, sono stati assegnati 10 alloggi di cui 2 a nuclei non residenti.

Sottolinea come l'informatizzazione delle richieste abbia consentito al servizio un'analisi più puntuale della domanda da cui emerge come i nuclei "indigenti" - ovvero quelli con Isee inferiore di 3.000,00 euro annui - rappresentavano nel 2019 il 50% delle domande mantenendo anche nel 2021 una percentuale importante (il 44%) sul totale delle domande. Specifica a proposito che il nuovo sistema di assegnazione degli alloggi fa sì che ai nuclei "indigenti" sia riservato il 20% della quota di alloggi disponibili, con contributo triennale delle spese di affitto e locazione, che si traduce in non più di due/tre nuclei famigliari indigenti assegnatari all'anno.

Relativamente al cosiddetto Contributo di solidarietà regionale per inquilini comunali rileva che rispetto alle 59 domande ammissibili sono state finanziate, anche tramite ingenti risorse comunali, 55 richieste con contribuzione non erogata direttamente all'inquilino, ma con recupero della morosità pregressa di locazione o di spese alloggio.

In conclusione rimarca la necessità di disponibilità di alloggi "chiavi in mano" da destinare al SAP, canone concordato, canone moderato ecc...

Sottolinea altresì come l'integrazione, anche fisica, dell'Ufficio Servizi per l'Abitare a fianco dei Servizi Sociali a partire dall'ultimo quadrimestre del 2021, ricostituito in unità nelle sue parti sociale, manutentiva ed amministrativa costituisca un punto di forza per il perseguimento dell'obiettivo di una gestione sociale propriamente detta.

Conclude evidenziando che l'obiettivo prioritario per il 2022 sarà quello di concretizzare le azioni di pianificazione e progettazione dell'Agenzia per l'abitare, quale nuovo strumento di attuazione delle politiche dell'abitare. Attraverso l'Agenzia si definiranno strategie di programmazione dell'offerta integrata di abitare sociale (*alloggi Sap, Sas, a canone sociale e moderato o concordato o comunque calmierato*) favorendo l'incrocio tra domanda e offerta e verranno promosse le iniziative e i bandi finalizzati al sostegno e al mantenimento dell'alloggio in locazione. Il medesimo organo favorirà inoltre forme di gestione sociale dei servizi abitativi promuovendo un percorso di crescita e sviluppo delle competenze sui temi dell'abitare.

L'assessore **Capelli** ringrazia l'arch. Colombo per la chiara e puntuale analisi.

Il Presidente **Bertocchi** richiede se vi sono richieste di chiarimento e/o interventi in merito.

La consigliera **Cerqua**, ringraziando l'arch. Colombo e in generale i Servizi Sociali dell'esaustiva illustrazione che fornisce un quadro conoscitivo approfondito, rimarca la strumentalizzazione che viene effettuata, a suo avviso ed ormai da tre anni, su questa deliberazione.

Evidenzia che "legare" questa relazione di contesto ad una deliberazione di carattere prettamente urbanistico sia del tutto inutile e strumentale, in quanto le alternative assunte e definite nel deliberato non cambiano in relazione all'istruttoria di contesto dei servizi sociali. Ribadisce che l'istruttoria deve essere correlata al provvedimento assunto, condizione che non si verifica nella deliberazione in discussione.

Invita i servizi sociali a richiedere all'Amministrazione le risorse necessarie che sono disponibili, anche se sottolinea che ha dovuto effettuare una richiesta di accesso agli atti per avere contezza dei finanziamenti correlati al PNRR.

Relativamente all'Accordo Locale per i contratti a canone concordato, chiede conferma che la soluzione che verrà attuata sarà quella di richiedere una riduzione percentuale rispetto al canone previsto dall'Accordo Locale, al fine di ovviare alla situazione paradossale di erogare contributi a un canone simile a quello di mercato.

Infine ringrazia per l'approfondito quadro conoscitivo, ma esprime il suo giudizio negativo nei confronti della politica che, a suo avviso, ha strumentalizzato la questione.

Il Presidente **Bertocchi**, diversamente da quanto rimarcato dalla consigliera Cerqua, sottolinea come il collegamento tra le politiche urbanistiche e le politiche abitative costituisca, a suo avviso, un elemento interessante e innovativo che consente di contestualizzare le politiche urbanistiche rispetto ad una situazione "reale" di bisogno abitativo. Solo partendo dall'analisi del quadro reale si potrà costruire una delibera capace di rispondere, in termini urbanistici, al fabbisogno abitativo rilevato.

L'assessore **Vergani** dichiara di essere esterrefatto delle affermazioni della Consigliera Cerqua. Ribadisce che questo lavoro esemplare dei Servizi Sociali è necessario per fondare le scelte dell'Amministrazione nell'ambito delle politiche abitative, poiché consente di determinare le fattispecie alternative - previste dall'art.14 del PS - in base alla "reale" necessità del contesto. Sottolinea che nessuno ha mai affermato che ai Servizi sociali non ci fosse la consapevolezza dello stato reale, la relazione annuale di contesto è uno strumento indispensabile non solo per deliberare ma anche per un allargamento e una maggiore divulgazione di detta consapevolezza.

La consigliera **Cerqua** ribadisce l'inutilità della relazione di contesto rispetto a questa delibera in quanto il variare delle risultanze dell'analisi di contesto non variano le scelte di politiche urbanistiche e rimarca che l'istruttoria deve essere correlata al provvedimento finale. Sottolinea altresì che i dati della relazione di contesto sono leggibili anche nelle relazioni dello stato di attuazione dei programmi e nella relazione di rendiconto della gestione.

Il presidente **Bertocchi** invita l'assessore Vergani ad illustrare i contenuti della proposta deliberativa.

L'assessore **Vergani** evidenzia che la proposta deliberativa conferma quale azione prioritaria la cessione gratuita all'Amministrazione Comunale di una superficie lorda di pavimento costruita, da destinarsi a edilizia residenziale pubblica o a servizio pubblici, nonché le opzioni facoltative quali: la monetizzazione con destinazione delle risorse ad interventi di edilizia residenziale pubblica o di puntuali servizi pubblici, l'individuazione di una quota di edilizia residenziale convenzionata in proprietà, l'individuazione di una quota di edilizia residenziale convenzionata in affitto. Sottolinea che è ammessa, previa valutazione dell'Amministrazione Comunale, ed in fase di definizione progettuale/accordi convenzionali, la compresenza di tutte o parte delle fattispecie sopraelencate. Sottolinea che la cessione gratuita di superficie lorda di pavimento edificabile congiuntamente all'area necessaria alla sua realizzazione potrà essere valutata solo

in casi di rilevante interesse pubblico e sempre con la compresenza delle altre fattispecie previste, al fine di rispondere alle esigenze abitative emergenziali.

Rileva che per il 2022 il costo di costruzione per l'edilizia convenzionata in proprietà è stato aggiornato all'indice FOI (indice nazionale dei prezzi al consumo per le famiglie di operai e impegnati al netto dei tabacchi) che si attesta al 3%. Sottolinea peraltro che alla proposta deliberativa è altresì allegata, oltre all'analisi di contesto per le politiche abitative e sociali redatta dai servizi sociali, una relazione istruttoria urbanistica.

La consigliera **Cerqua** chiede quali sono stati gli effetti della delibera rispetto alla situazione abitativa emergenziale delineata ed in particolare quali sono le evoluzioni in base alle decisioni assunte con le deliberazioni in oggetto e richiede dati quantitativi e concreti.

L'assessore **Vergani** evidenzia che non essendo state presentate proposte di nuovi interventi correlati a piani attuativi/permessi di costruire convenzionati gravati da questa tipologia di dotazione, non possono derivare effetti diretti. Tuttavia sono in corso delle interlocuzioni per alcuni ambiti che probabilmente saranno prossimi alla presentazione, anche grazie alle possibili alternative praticabili in funzione delle deliberazioni assunte.

Il Presidente **Bertocchi** appurato l'assenza di ulteriori richieste ringrazia i funzionari e l'assessore dei Servizi Sociali e introduce il terzo punto dell'o.d.g. "Illustrazione della proposta di piano Urbano del Traffico e Rapporto Ambientale e sintesi non tecnica"

L'assessore **Vergani** presenta l'arch. Geronimi - Soc. Terraria s.r.l. incaricata della Valutazione Ambientale Strategica del Piano - e l'ing. Giacomelli - Soc. MobilityinChain S.r.l. - incaricata della redazione del Piano Urbano del Traffico.

Evidenzia che il processo è stato avviato nel 2017 dalla precedente Amministrazione e che, dopo la prima fase iniziale di analisi e la prima conferenza Vas, è stato sospeso dal Commissario Straordinario per non compromettere le scelte della nuova amministrazione. All'insediamento la nuova Amministrazione ha confermato gli indirizzi per la redazione del piano espressi dalla precedente Amministrazione, integrandoli però con elementi più puntuali. L'interdisciplinarietà, la multisettorialità dello strumento, congiuntamente al periodo emergenziale pandemico, nonché alle modifiche dell'assetto organizzativo dell'ente con conseguente variazione delle Autorità VAS, hanno determinato uno slittamento dei tempi procedurali. Ad oggi siamo in fase pre-conclusiva: l'Amministrazione Comunale ha preso atto della coerenza della Proposta di Piano -elaborata dalla Soc. MobilityinChain- agli indirizzi espressi; i documenti costituenti la proposta di Piano unitamente al rapporto Ambientale e alla Sintesi non tecnica sono stati depositati il 13 dicembre e pubblicati sul sito regionale SIVAT e sul portale istituzione, il 19 gennaio si è tenuta la Conferenza finale di VAS con Forum pubblico finale ed il 26 gennaio scadrà il termine per la presentazione dei pareri da parte degli enti territorialmente competenti e delle istanze .

Successivamente alla valutazione delle istanze e dei pareri degli enti territorialmente si andrà verso l'adozione del piano, di competenza della Giunta Comunale, poi ci sarà un nuovo periodo di deposito dei elaborati per la presentazione delle osservazioni prima della controdeduzione e approvazione finale da parte del Consiglio Comunale. Lascia pertanto la parola all'ing. Giacomelli per la presentazione della proposta di Piano.

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

Sottolinea che il Piano si caratterizza per un approccio innovativo che si allontana dalla visione tradizionale, puramente legata alla componente del traffico veicolare e dettata da una impostazione normativa risalente nel tempo correlata ad una visione ottocentesca delle città, per integrarla con le molteplici sfaccettature della mobilità che includono non solo la componente del traffico, ma anche il tema dell'intermodalità, della ciclabilità e della pedonalità.

Evidenzia come le sopraelencate componenti della mobilità trovano il loro focus nel polo della stazione ferroviaria che si configura all'interno del Piano quale porta d'ingresso della città ed elemento prioritario nel sistema della mobilità intermodale anche di carattere sovralocale.

Evidenzia quale altra peculiarità del piano la definizione di un quadro strategico più ampio rispetto all'orizzonte temporale di breve termine previsto dalla normativa, espandendosi oltre i previsti due anni di attuazione per definire un quadro di ampio respiro da sviluppare attraverso priorità attuative, necessario per indirizzare le politiche future. Infine sottolinea come il piano risponda anche alla ravvisata necessità/opportunità, rimarcata in questo frangente emergenziale, di mantenere un buon livello di flessibilità nell'ottica di saper accogliere le continue trasformazioni del sistema della mobilità.

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

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

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

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

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

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

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

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

Altra progettualità di dettaglio analizzata all'interno del Piano riguarda l'intervento previsto in via Cadore la cui riconfigurazione è finalizzata a mitigare l'intensità traffico, contenere la velocità di percorrenza e favorire la permeabilità attraverso una sezione stradale con disassamenti dotata di attraversamenti pedonali protetti e di varchi di accesso, unitamente ad una pista ciclabile bidirezionale con anche il mantenimento della sosta in essere.

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

Sottolinea che il Piano prevede la realizzazione delle "zone 30" e delle "zone residenziali" secondo una scala di priorità di intervento che va ad espandersi dall'ambito del centro storico per poi raggiungere nel medio-lungo periodo l'intera maglia stradale. Precisa che sia per le "zone 30" sia per "zone residenziali" il limite di velocità di 30Km e l'obiettivo comune di migliorare la permeabilità, la qualità e la sicurezza delle utenze deboli, dando atto che la loro differenziazione si fonda solo su una differente forma di caratterizzazione legata a ragioni normative.

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

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

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

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

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

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

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

Infine evidenzia che il quadro economico di massima, nell'ambito di valenza di questo PUT e quindi in relazione a quegli interventi che sono stati individuati quali prioritari, si attesta a circa 4.700.000 € di investimento, dove gli interventi di completamento della maglia ciclo-pedonale e la realizzazione delle "zone 30" e delle "zone residenziali" rivestono un peso preponderante.

Il Presidente **Bertocchi** ringrazia della puntuale illustrazione l'ing. Giacomelli ed invita l'arch. Geronimi a procedere con la presentazione del Rapporto Ambientale.

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

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

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

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

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

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

L'altro tema affrontato nel Rapporto Ambientale è stato quello della correlazione tra le strategie e gli obiettivi previsti dal piano rispetto a tutti quelli che sono gli strumenti di pianificazione sovracomunale: partendo dal Libro Bianco della Comunità Europea, quale massimo livello di riferimento, per poi scendere di scala con riferimento al Programma Regionale della Mobilità e dei Trasporti, al Piano Regionale della Mobilità Ciclistica, al Piano Regionale degli interventi per la qualità dell'aria, al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale sino alla scala comunale del Piano di Governo del Territorio.

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

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

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

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

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

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

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

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

Il Presidente **Bertocchi** ringrazia per la puntuale illustrazione l'arch. Geronimi e invita i commissari ad eventuali richieste di approfondimento.

La consigliera **Cerqua** ringrazia l'ing. Giacomelli e l'arch. Geronimi per l'illustrazione. Ribadisce quanto già evidenziato in sede di forum pubblico successivo alla Conferenza finale Vas del 19 gennaio, evidenziando che in quella sede probabilmente vi è stato un fraintendimento in ordine alle intersezioni citate. In particolare richiede all'Amministrazione di fare, anche in un momento successivo, un focus sull'intersezione in ragione della pericolosità già segnalata con una raccolta firme nel 2012 e del recente incidente mortale. Richiede pertanto in un quadro generale futuro, come quello del Put, una riflessione e valutazione delle prospettive e delle azioni che potrebbero attuarsi congiuntamente alle correlazioni con il contesto circostante.

Altra questione che pone all'attenzione dell'Amministrazione è il nodo della stazione a sud, in particolare evidenzia perplessità sul nuovo assetto di via Comina in ordine alla compatibilità

della prevista co-esistenza della ciclabile, dei parcheggi, del doppio senso di marcia e della metrotranvia. Invita altresì ad un maggiore approfondimento della questione dei parcheggi per evitare che chi accede alla stazione da sud e da sud-ovest non sia costretto a parcheggiare altrove. Invita a considerare i carichi e i flussi di traffico che si verranno a generare con la realizzazione della metrotranvia ed a valutare l'opportunità di prevedere un nuovo parcheggio a sud.

Relativamente all'ipotesi progettuale di via Briantina/Calamandrei/Valassina pur ritenendo positive le valutazioni effettuate dal PUT, chiede rassicurazioni che la previsione di istituzione delle rotatorie e dei doppi sensi di marcia non incrementi l'incidentalità e non determini situazioni di caoticità dei flussi soprattutto nelle ore di punta.

Il Consigliere **Trezzi** chiede conferma che nella riorganizzazione dell'assetto di via Briantina/Calamandrei/Valassina l'intersezione regolamentata da semaforo sarà quella tra Corso Matteotti/Piazza Prealpi /via Parini, nonché rassicurazioni che detta soluzione non intensificherà le code che già si registrano, nelle ore di punta, lungo l'asse Wagner/Stoppani/Parini. Esprime altresì la valutazione che, a suo avviso, la semaforizzazione potrebbe peggiorare la situazione attuale.

Evidenzia che in via allo Stadio nelle ore di punta e nel sabato - giorno di mercato - si registrano code interminabili da via F.lli Bandiera sino a Desio e viceversa.

Ribadisce la necessità, già segnalata, di rivedere la regolamentazione dei semafori alle intersezioni di via allo Stadio tra via dell'Atleta e via Gramsci.

Sottolinea che, a suo avviso, il nuovo assetto a ridosso del distributore Esso non riduce il rischio di incidentalità rispetto all'assetto preesistente e suggerisce, se sussistono le condizioni, di creare una rotonda. Altro elemento per il quale richiede una particolare attenzione è quella della stazione.

Infine invita a ragionare sulla fattibilità anche di una rotonda tra via allo Stadio e via Borromeo (via Avogadro). L'obiettivo dovrebbe essere quello di eliminare i semafori a favore di rotatorie che, a suo avviso, riducono il numero di incidenti o comunque la gravità degli stessi. Evidenzia altresì fattibilità di impegnare risorse, anche del PRNN, per migliorare la viabilità e la sicurezza.

L'assessore **Vergani** evidenzia che nel corso del forum, successivo alla Conferenza VAS, non aveva colto che la consigliera Cerqua si riferisse al nodo critico Edison/Oriani/imbocco di via Meucci, giacché aveva erroneamente richiamata la via Toselli non interessata dal nodo, non avendo peraltro agli atti l'interpellanza a cui si riferiva.

Sottolinea che per questo nodo è già allo studio da parte dell'Area Lavori Pubblici, in sinergia con il Comando di Polizia Locale, un intervento finalizzato a mitigare il livello di criticità e pericolosità del nodo. All'interno del Put è stato segnalato come nodo critico, ma non è stato oggetto di una progettualità di dettaglio proprio alla luce della già avviata azione progettuale da parte degli uffici.

L'assessore **Borgonovo** evidenzia che il Piano descrive le linee guida/linee di intervento con indicazioni sulle modalità di realizzazione degli interventi. Precisa che una delle indicazioni riguarda come deve realizzarsi l'azione di ammodernamento degli impianti semaforici. L'indicazione principale è di ammodernare l'impiantistica semaforica ormai obsoleta sostituendo l'attuale tecnologia a tempo con la nuova tecnologia basata su un modello adattativo/intelligente in funzione del traffico.

Relativamente all'intersezione via Toselli/Edison/Oriani/Meucci rileva che vi è un problema di non rispetto delle attuali impostazioni delle regole di viabilità e non di disciplina del traffico, e che comunque si stanno valutando ipotesi d'intervento migliorative.

Specifica che per quanto riguarda la piazza Prealpi dal progetto preliminare delineato nel Put si scenderà ad un progetto di dettaglio, con attenzione ai flussi veicolari per interventi oculati finalizzati ad evitare situazioni di pericolosità e di congestione, anche tramite un sistema di semafori intelligenti capaci di regolamentarne i flussi.

Nel complesso considera il lavoro fatto quale lavoro notevole in termini di razionalizzazione dell'approccio alla città e di trasformazione della stessa. Rileva diversi elementi qualificanti quali l'impostazione delle "zone 30" e "zone residenziali", la previsione di zone car-free in corrispondenza dei plessi scolastici per favorire processi di mobilità dolce e di riduzione dell'utilizzo dell'auto. In ordine a quest'ultimo punto sottolinea come la conformazione del plesso di viale Tiziano si presta ad una attuazione a breve termine.

L'assessore **Vergani** rispetto al nodo dell'interscambio della stazione evidenzia che sono in corso tavoli interistituzionali in ordine alla ricollocazione/rifunzionalizzazione del capolinea della metrotranvia e come le ipotesi progettuali del Put garantiscano una flessibilità - adattabilità rispetto alle soluzioni che si andranno a delineare. Segnala che Città Metropolitana ha recentemente conferito incarico a MM per la redazione della variante di progetto e che le progettualità definitive per l'area di via Comina saranno subordinate a studi di dettaglio con l'eventuale possibilità di un riutilizzo degli spazi attualmente dedicati al capolinea.

Relativamente al progetto di dettaglio via Briantina/Calamandrei/Valassina, segnala che deriva dalla necessità sia di mitigare la velocità, e pertanto la correlata pericolosità della configurazione attuale con la doppia corsia di marcia, sia dalla necessità di garantire una maggiore permeabilità al tessuto urbano circostante e la continuità dei percorsi di mobilità ciclabile e pedonale.

La consigliera **Cerqua** richiede indicazioni circa la fattibilità di nuove rotonde.

L'assessore **Borgonovo** specifica che eventuali nuove rotatorie saranno verificate anche in relazione al tessuto fortemente urbanizzato che caratterizza il nostro territorio comunale, precisando che le rotatorie richiedono spazi ampi e spesso non consentiti dal costruito esistente.

L'assessore **Vergani** evidenzia che il piano ha visto una sostanziale de-rotondizzazione finalizzata a garantire, in alcuni ambiti, una maggiore permeabilità e sicurezza ai pedoni. Sottolinea che in quest'ottica non è stata confermata la rotatoria prevista lungo l'asse Wagner /Stoppani /Parini all'altezza di via Piave .

La consigliera **Cerqua** evidenzia che non ravvisa una necessità di permeabilità pedonale all'incrocio via allo Stadio /via Borromeo (via Avogadro) e che pertanto potrebbe essere consona la realizzazione di una nuova rotatoria.

L'assessore **Vergani** evidenzia che in quell'ambito sussiste la previsione di una rotatoria all'altezza di via Gramsci correlata alla Gronda Sud e attualmente sospesa in attesa dell'eventuale atterraggio di Pedemontana. Evidenzia che lo studio viabilistico attuato per il Pac1 di via Toselli escludeva la fattibilità di realizzazione di una rotatoria tra via allo Stadio e via Milano, mentre confermava la fattibilità della rotatoria prevista dal PGT più a sud. Conclude evidenziando la non esclusione, fatte salve le verifiche tecniche, della realizzazione di una rotatoria in relazione ad eventuali nuove trasformazioni del contesto.

Il Presidente **Bertocchi** evidenzia la priorità di procedere nell'ambito sopradescritto all'aggiornamento della temporizzazione dei semafori rendendoli intelligenti.

Il Consigliere **Silva** pur riconoscendo la sussistenza di diversi punti critici soprattutto nelle zone di attraversamento, non ritiene opportuno continuare su queste segnalazioni che, seppur corrette, richiedono studi di approfondimento e rimarca la filosofia che sottende il piano quale cambiamento culturale per la vita della città che deve vedere tutti impegnati a diffondere il concetto di mobilità dolce, attenzione agli attraversamenti pedonali, ai varchi di ingresso. È un impegno che devono prendere tutte le componenti della città, perché la modalità all'interno della città deve cambiare. Afferma che trattasi di un cambiamento culturale che richiede l'impegno di tutti.

L'assessore **Borgonovo** esprime piena condivisione a quanto evidenziato dal consigliere Silva.

Il **Presidente** invita i commissari ad altre considerazioni.

Il consigliere **Trezi** chiede a che punto è la revisione del PGT e da quanto tempo è scaduto.

L'assessore **Vergani** specifica che solo il Documento di Piano è scaduto da quasi due anni, ma che si è in procinto di varare il Documento di Inquadramento dei programmi integrati di intervento che governeranno le trasformazioni nel periodo transitorio, in attesa del nuovo PGT. Sottolinea che anche la variante del Piano delle Regole è in fase di completamento e che verrà presentata nelle prossime settimane alla Commissione, come pure il Documento di Inquadramento. Evidenzia altresì che a breve sarà sottoposta alla Commissione la delibera di correzione degli errori materiali del PGT, derivante dallo screening condotto, nonché le deliberazioni connesse alla rigenerazione urbana -L.R. n. 18/2019-.

Il **Presidente** avendo conferma dai commissari circa l'assenza di ulteriori elementi di discussione, alle ore 21.55 dichiara chiusa la seduta.

Letto, confermato e sottoscritto.

Seregno, 28.01.2022

IL PRESIDENTE
Patrizia Bertocchi



LA SEGRETARIA
Rita Perego

