



CITTÀ DI LISSONE

(Provincia di Monza e della Brianza)

Settore Pianificazione del Territorio
Unità Urbanistica

COMANDO POLIZIA LOCALE

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (V.A.S.) DEL PIANO URBANO DEL TRAFFICO

I° CONFERENZA DI VALUTAZIONE DEL 3/04/2014 ALLE ORE 11,00

VERBALE DI CONFERENZA

VERBALE PRIMA CONFERENZA DI VALUTAZIONE – AVVIO DEL CONFRONTO
L.R.12/2005 – D.C.R.351 DEL 13/03/2007 E D.G.R. 6460 DEL 27/12/2007 E DELIBERA DI
GIUNTA REGIONALE N.10971 DEL 30/12/2009.

DOCUMENTO PRELIMINARE
BOZZA PIANO URBANO DEL TRAFFICO
VERBALE N. 01 V.A.S DEL 3/04/2014

OGGETTO Redazione Piano Urbano del Traffico – V.A.S.

Avvio del confronto – Documento Preliminare

PREMESSO

Che con deliberazione di Giunta Comunale n. 296 del 31/07/2013 è stato dato avvio al procedimento di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) nell'ambito della redazione del Piano Urbano del Traffico.

Che con nota del 26/02/2014 prot. 7794 è stata convocata la prima conferenza di Valutazione Ambientale Strategica per il giorno 3/04/2014:

– presentazione del Documento di Preliminare , sono stati convocati i seguenti Enti/soggetti:

- Provincia di Monza e Brianza
Direzione Pianificazione Territoriale
- Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia
- Regione Lombardia
Direzione Generale Territorio e Urbanistica

- Regione Lombardia
Direzione Generale Qualità Ambiente
- Gelsia Ambiente s.r.l.
- Gelsia Reti s.r.l.
- Brianza Acque s.r.l.
- A.S.L. 3 MB Desio
- Comune di Desio
- Comune di Seregno
- Comune di Albate
- Comune di Sovico
- Comune di Macherio
- Comune di Biassono
- Comune di Vedano al Lambro
- Comune di Monza
- Comune di Muggiò
- Società Pedemontana Lombarda
- ARPA Lombardia Monza Brianza

VISTA

La Legge Regionale 11 Marzo 2005 n° 12 per il Governo del Territorio ed i criteri attuativi approvati dalla Giunta regionale della Lombardia;

Gli indirizzi generali per la valutazione ambientale (VAS) approvati con D.C.R. 13 marzo 2007, n.VIII/351, gli ulteriori adempimenti di disciplina approvati dalla Giunta Regionale con deliberazione n. VIII/6420 del 27 dicembre 2007 e n. VIII/10971 del 30 dicembre 2009;

Vista la nota della Regione Lombardia “chiarimenti ai Comuni sull’applicazione della VAS a seguito della sentenza TAR Lombardia” del 28/07/2010;

Alle ore 11,40 si da inizio ai lavori previa registrazione dei presenti.

PRESENTI

	Presenti
Autorità procedente: - Il Comandante di Polizia Locale	X
Autorità competente: - Il Dirigente del Settore Pianificazione del Territorio	X
- Assessore Beretta	X
- Provincia di Monza e Brianza	

Direzione Pianificazione Territoriale		
- Direzione Regionale per i beni culturali e paesaggistici della Lombardia		
- Regione Lombardia Direzione Generale Territorio e Urbanistica		
- Regione Lombardia Direzione Generale Qualità Ambiente		
- Gelsia Ambiente s.r.l.		
- Brianza Acque s.r.l.		
- A.S.L. MB Desio		
- Comune di Desio		
- Comune di Seregno		
- Comune di Albiate		
- Comune di Sovico		
- Comune di Vedano al Lambro		
- Comune di Muggiò		
- Comune di Macherio		
- Comune di Biassono		
- Comune di Monza		
- ARPA Lombardia Monza Brianza	D.ssa Tomassini	X
- Ing. Minoia	Tecnico estensore P.U.T.	X
- Ing Pompilio	Tecnico incaricato per la redazione del rapporto preliminare per la verifica di esclusione dalla V.A.S.	X
- Sig. Tosatto Renato	Pubblico interessato	X

INTERVENTI

Si da inizio ai lavori:

Assessore Beretta inizia con intervento di presentazione della riunione, si dichiara soddisfatto del risultato del piano del traffico, spiega che il PUT rappresenta un traguardo importante per l'amministrazione Comunale, preannuncia l'intenzione che prima dell'approvazione sarà presentato al pubblico per raccogliere osservazioni dei cittadini, lissone circa i problemi di viabilità. Ringrazia tutti per la collaborazione.

Ing. Minoia illustra brevemente i contenuti della bozza del PUT.

Il piano ha durata biennale, fa rilevare un'enorme congestione sull'asse nord/sud viale Repubblica e via Martiri e asse est/ovest di via san Giorgio.

Principali problemi rilevati durante lo studio sono congestione di cui sopra, mancanza di spazi in carreggiata per sosta, marciapiedi e per tutte esigenze di mobilità.

Criticità nodo di interscambio e accessibilità alla stazione, no sosta.

Rete trasporto pubblico interna non viene percepita dagli abitanti come alternativa all'automobile e viene utilizzata molto poco (15%).

Piste ciclabili insufficienti, tratti importanti non collegati, necessità di definire rete ampia.

Incidentalità più elevata nell'intersezione via Carducci con Valassina.

Piano redatto con schemi di circolazione, zone a traffico limitato (ZTL), sicurezza, ampliamento ciclabili, centro con velocità moderata.

Il PUT ha cercato di trovare un equilibrio tra le varie esigenze e ha operato la intesi migliore possibile per risolvere le criticità.

Tra gli scenari proposti riduzione del 20-30% della circolazione sugli attraversamenti principali, con la pedemontana, complessivamente del 12% su tutta la viabilità.

Per quanto riguarda la sosta, il PUT prevede 130 posti in più rispetto a quelli esistenti
Sosta a pagamento, riducendo la tariffa da 80cent a 50 cent nel centro e 25cent nella zona corona, sosta libera ai residenti o con pass apposito

1)1600 posti auto a pagamento, di cui 600 x residenti --> vantaggi, allenta pressione traffico su area centrale, riordino sosta nel centro con maggior controllo grazie a ausiliari

2)130 osti auto in più

Trasporto pubblico: due linee di trasporto pubblico x lissone, collegamenti verso il centro anche delle linee interurbane, o potenziare servizi esistenti

Ampliare rete ciclabile: in due anni interventi prioritari indicati nella tavola di piano, non rappresentano tutta la rete, ma sono solo quelli fattibili in due anni.

allargamento ZTL (con accesso ai residenti), cantieri pedemontana avranno ripercussioni su rete urbana di lissone, ztl non sarà troppo stringente, ztl estesa a giorni feriali

Via san rocco-via colnaghi: ipotesi di eliminazione della sosta e ipotesi con senso unico che riduce accessibilità ma salvaguarda la domanda di sosta

Tariffazione sosta nell'area centrale

Accessibilità stazione: collegare con ciclabili, tariffe sosta molto basse per i pendolari

Interventi per sicurezza nei nodi pericolosi

Piani particolareggiati attorno alle scuole

Complessivamente il piano è andato oltre il livello generale che la normativa prevede raggiungendo un livello di piano particolareggiato

Ing. Pompilio interviene nel rapporto preliminare per la verifica di esclusione dalla VAS.

Nel rapporto ambientale del piano si è cercato di sviluppare ragionamento su due orizzonti temporali: uno biennale (esigenze dell'amministrazione per dare subito risposte su temi critici di mobilità, quindi avviare azioni concrete), e poi medio termine (inquadrare PUT su area vasta del territorio brianza centrale, con soluzione di continuità tra i comuni, politiche di mobilità sovracomunali)

Rapporto preliminare pubblicato sul sito del comune, collegare PUT a obiettivi regionali per successive evoluzioni del PUT

Verifica delle azioni già previste sulle componenti ambientali (inquinamento atmosferico e rumore) non ci sono consumo di suolo, inquinamento falda, perché non si sono nuove infrastrutture
L'analisi delle due situazioni evince che introducendo sensi unici e ZTL aumenti percorsi dello 0,5% e quindi anche emissioni

Spostare la mobilità dal privato al pubblico al pedonale e ciclabili, allontanare traffico dal centro, apertura pedemontana prepara la viabilità del comune a scaricare il traffico verso nuova pedemontana

Simulazioni fatte non tengono conto di queste azioni

Simulazioni che valutano influenza della sosta razionalizzata, si recupera quello 0,5%, quindi si ha incremento nullo delle emissioni

Se aggiungessimo anche altre soluzioni (bicicletta, trasporto pubblico) emissioni saranno con bilancio positivo, con decremento delle emissioni.

Inquinamento acustico: ha una modulazione più complessa, effetti acustici si hanno nel raggio di pochi metri, mentre le emissioni inquinanti hanno un raggio più ampio

Allontanare traffico dal centro, impatto acustico il rumore si allontana dai luoghi in cui c'è maggior numero di ricettori

Per le emissioni in atmosfera, non è stata presa in considerazione la pedemontana, difficile quantificare le emissioni derivanti, poiché le polveri sottili viaggiano in uno spazio più ampio ed è difficile prevederne la ricaduta.

Altro ragionamento che ha sviluppato il rapporto sul medio termine, integrazione con PGT di Lissone, piano territoriale regionale, piano regionale qualità aria, PTCP Provincia Monza e Brianza, progetto della provincia MB su indicazioni ai comuni

Rapporto preliminare ha capitolo di verifiche di coerenza sia interne che esterne.

È stato fatto confronto tra obiettivi del pgtu (codice strada) e obiettivi piano territoriale regionale, obiettivi su ambiente

Sono stati incrociati tutti gli obiettivi per ricavare considerazioni su interazione e delle proposte sugli obiettivi specifici e poi una serie di indicazioni per i successivi due anni e i piani particolareggiati, e indicazioni per la pedemontana (anche se non è oggetto del put, dovrà comprendere punti di rilevamento delle criticità in progettazione e in esercizio)

Porta a evidenziare sinergie attuabili con PGT, poiché il PUT ha competenze sul traffico e il PGT ha competenza su paesaggio e beni culturali e zone agricole e quindi prevede la salvaguardia di percorsi storici e zone 30 o pedonabili intorno ai monumenti, strade rurali e loro memoria storica da tutelare; il PGT riduce insediamenti abitativi, mobilità introduce aree verdi nei percorsi ciclabili

Indicazioni su interazioni con altri comuni, riferimento a progetto provincia MB, progetto "Moving Better" per prendere spunti, alcune azioni sono già previste altre devono essere valutate (ad es car sharing o bike sharing) che però possono essere coordinati con comuni confinanti in modo da aumentare bacino di utenti e renderne possibile l'attuazione.

Mobilità è un tema strategico ed è importante affrontarla in un discorso più ampio

Aspetti specifici

Sono pervenuti nel 30 gg precedenti due contributi dalla prov MB: esprime apprezzamento per lavoro fatto, chiede prescrizione di tenere conto nelle prossime simulazioni e revisioni del contributo di carico aggiuntivo di traffico del pgt appena approvato; contributo del ministero Beni culturali è attenzione alla zone di interesse ritrovamento archeologico presunto, ma put non ha in piano di realizzare infrastrutture, comunque verrà inserito nel piano e se ci dovessero essere interventi in quelle zone c'è procedura da seguire per contattare la soprintendenza.

L'autorità competente esprime una valutazione positiva sul PUT condivide che non c'è un impatto negativo e conseguentemente sulla esclusione dalla VAS fa presente che questo put è stato sviluppato parallelamente alla variante del PGT che rispetto al precedente ha ridotto drasticamente l'edificabilità con conseguenze di minore incremento del traffico.

Questo PUT non rileva grossi fenomeni di inquinamento, questo piano valorizza aree verdi e ciclabili, e conseguentemente è positivo per tutte queste azioni già introdotte sulla viabilità.

Dibattito

Sig. Tosatto, pubblico interessato rappresentante di via Goito, interviene, esprimendo delle criticità esistenti sulla Via Goito, che risulta larga metri 7,80 con un marciapiede largo 64 cm su cui passa piedi bus ogni mattina con bambini, accanto al marciapiede passano mezzi pesanti con pericolosità per bambini; mostra fotografie.

Da molti anni fa presente queste criticità e allo scopo ha raccolto le firme dei residenti su indicazione della precedente Giunta Comunale.

Chiede di istituire il senso unico.

Ha ricevuto risposta dalla precedente Amministrazione Comunale che la via è fondamentale, non può essere senso unico.

Evidenzia anche problematiche di inquinamento atmosferico della via.

L'autorità procedente Liberato fa presente che nel PUT è stato valutato positivamente il divieto del passaggio mezzi pesanti in via Goito e questo sarà il primo passo.

Tosatto mostra documentazione fotografica per documentare problematiche varie (problema di strisce pedonali in cui non c'è scivolo per carrozzina per salire e scendere dal marciapiede)

Interviene la Dott.ssa Tomassini (ARPA)

Si condivide quanto richiesto dalla Provincia in merito al calcolo del traffico indotto dagli ambiti di trasformazione e completamento previsti dalla variante al PGT.

Come già in sede di conferenza di VAS sul PGT si sollecita l'aggiornamento della classificazione acustica compeltandola con le fasce di pertinenza acustica delle infrastrutture stradali e gli eventuali conseguenti piani di risanamento acustico con opere di mitigazione acustica e in particolare nei confronti di alcuni ricettori sensibili come le scuole.

Ore 12.45 Terminano i lavori.

Autorità Procedente
Il Comandante di Polizia Locale
Dott. Antonio Virgilio Liberato

Autorità Competente per la V.A.S.
Arch. Vittoria di Giglio