

**COMUNE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO**

**PIANO ATTUATIVO**

**Campo dell'Adeguamento a7\_52**

**Via Torino**

**VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA'  
A VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE**

**STUDIO DI IMPATTO  
SULLA CIRCOLAZIONE**

**DICEMBRE 2017**

## **INDICE**

1. Studio di impatto sulla circolazione - redazione del 15.03.2017
2. Studio di impatto sulla circolazione. Contro-osservazioni alle osservazioni della proponente - redazione del 06.04.2017
3. Verbale della Conferenza di Servizi interna del 21.04.2017
4. Verbale della Conferenza di Servizi interna del 13.06.2017

**REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO SULLA CIRCOLAZIONE  
A SUPPORTO DELLA PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO RICOMPRESO  
NEL CAMPO DELL'ADEGUAMENTO A7\_52  
SITO IN VIA TORINO SNC (LATO SUD-OVEST)**



Commessa: 2016\_397

15/03/2017

 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO  <a href="http://WWW.IRTECO.COM">WWW.IRTECO.COM</a>	 Sistema di Gestione Qualità Certificato n. 50 100 9848	Rev. 01 del 15/03/2017
		2016_397 - cernusco_sdt_viatorino_a7_52_rev_01.docx



## REVISIONI

Questo rapporto è stato trasmesso e rivisto come segue:

Rev.	Descrizione	Data	Redatto	Approvato	Firma
0	Emissione	06/02/17	DN-GO	GO	
1	Integrazioni richieste il 10/03/17	15/03/17	DN-GO	GO	

Il professionista incaricato  
Dott. Ing. Giorgio OLIVERI

 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO <a href="http://WWW.IRTECO.COM">WWW.IRTECO.COM</a>	 Sistema di Gestione Qualità Certificato n. 50 100 9848	Rev. 01 del 15/03/2017
		2016_397 - cernusco_sdt_viatorino_a7_52_rev_01.docx



## I N D I C E

1.	PREMESSA .....	4
2.	I LIVELLI DI TRAFFICO .....	9
3.	STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI .....	17
4.	INTERVENTI PROPOSTI PER LA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI .....	22



## 1. PREMESSA

Il Comune di Cernusco sul Naviglio ha affidato alla Società IRTECO la redazione dello Studio di Impatto sulla Circolazione Viaria, nel seguito Studio di Traffico, a supporto della proposta di Piano Attuativo ricompreso nel campo dell'adeguamento a7\_52 sito in Via Torino snc (lato sud-ovest), in ottemperanza delle disposizioni di cui all'art. 60 della Variante n. 1 al PGT recante "Disposizioni sulla compatibilità viabilistica ed ambientale".

L'area oggetto di intervento insiste su una superficie territoriale di oltre 6.300mq, con una **superficie fondiaria di oltre 4.000 mq** ed è ubicata a Sud del territorio comunale a ridosso della Via Torino, nella tratta ricompresa tra la Via Bizet/Via Verona a Nord e la rotatoria con la SP 103 Cassanese a Sud. Il lotto oggetto dell'intervento risulta circoscritto ad Est dalla stessa Via Torino, a Nord e a Sud da altri insediamenti commerciali/produttivi e ad Ovest da insediamenti residenziali che affacciano sulla Via Wagner in Comune di Pioltello.



Tavola 1 - Inquadramento territoriale



Ciò premesso, nel mese di ottobre 2016 la Società IGAMM s.n.c. con sede in Cernusco sul Naviglio, ha avanzato una **proposta di Piano Attuativo (PA) di iniziativa privata**, avente per oggetto le aree ricomprese nel campo dell'adeguamento a7\_52, a cui si rimanda per gli approfondimenti del caso.

Come si evince dalla richiamata proposta di PA, l'attuale assetto dell'area in oggetto è derivante dalla parziale attuazione di un precedente Piano di Lottizzazione (PL) a destinazione industriale denominato "Torino 3". Detto PL risulta attuato sia nella definizione delle aree di concentrazione fondiaria sia nella realizzazione delle opere di urbanizzazione (parcheggio pubblico in asse ovest della Via Torino) ad esclusione delle opere edificatorie del PA in oggetto. Difatti, il lotto 4 ed il lotto 5 del richiamato PL risultano ad oggi non edificati mentre risultano realizzati tutti i sottoservizi tecnologici e gli allacciamenti funzionali (cfr. Tavola 2).

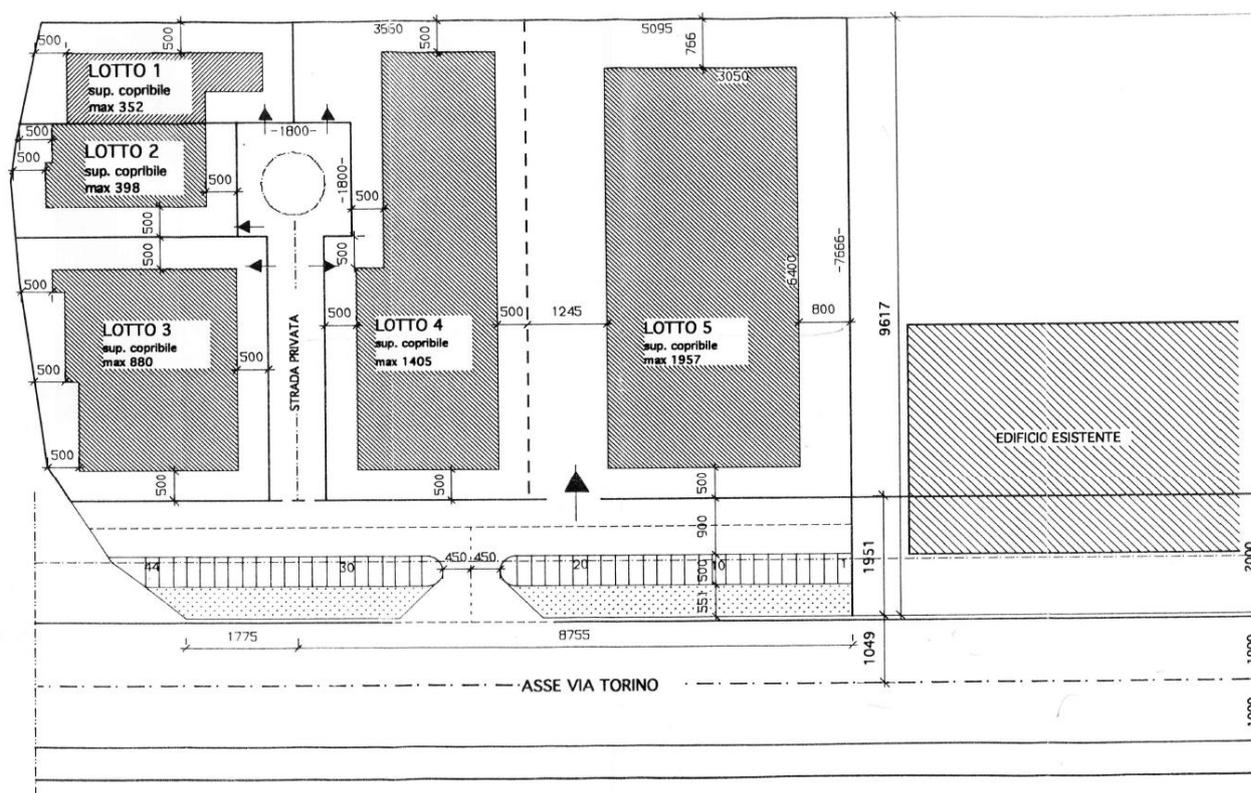


Tavola 2 – Piano di Lottizzazione c.d. "Torino 3"



Sulla base della proposta di PA avanzata all'Amministrazione Comunale da parte dei proponenti, all'interno del comparto è previsto l'insediamento di **due o più attività commerciale non alimentari**, riconducibile alla categoria **uc1-MS3**, con superficie specifica complessiva di vendita inferiore ai 2500mq (MS3) ed un **SLP di progetto pari a 2.558,44mq**.

Nello specifico, l'immobile ricade nel campo dell'adeguamento a7\_52 dell'asse della Via Torino, in una zona urbanistico territoriale a prevalente connotazione commerciale, e la superficie massima ammissibile, per il comparto, ammonta a 4.016,19mq di SLP a fronte dei 2.558,44mq di SLP previsti dal progetto allo studio.

La proposta di Piano Attuativo prevede la realizzazione di un intervento edilizio a destinazione commerciale (uc1-MS3) all'interno delle aree ricomprese, appunto, nel c.d. campo dell'adeguamento a7\_52, mediante l'individuazione di un'area di concentrazione fondiaria nel settore ovest dell'area di intervento, in modo da evitare la frammentazione delle aree edificabili e degli spazi pubblici in progetto, come ampiamente illustrato della proposta di PA. L'intervento prevede, pertanto, la realizzazione di un unico corpo di fabbrica disposto secondo gli allineamenti del tessuto edilizio circostante e la rete viaria rappresentata dall'asse della Via Torino. Il progetto prevede che gli accessi sia pedonali sia carrai siano localizzati sul fronte di Via Torino e, in particolare, **è previsto un unico varco carraio per l'accesso/egresso** al comparto (cfr. Tavola 3).

Il PGT vigente del Comune di Cernusco sul Naviglio prevede che l'insediabilità delle attività di commercio al dettaglio in sede fissa appartenenti alla tipologia MS1-MS2-MS3, delle attività di commercio all'ingrosso aventi una SLP superiore ai 400 mq, nonché le attività di somministrazione appartenenti alla tipologia SAB 1, SAB 2, SAB 3, le attività di trattenimento e svago uC3 e le attività di servizio alla persona appartenenti alla tipologia SAP 1, SAP 2 e SAP 3, siano subordinate alla redazione di uno **studio di impatto sulla circolazione**, che consideri quale carico insediativo la sommatoria delle superfici commerciali previste nell'intero lotto.

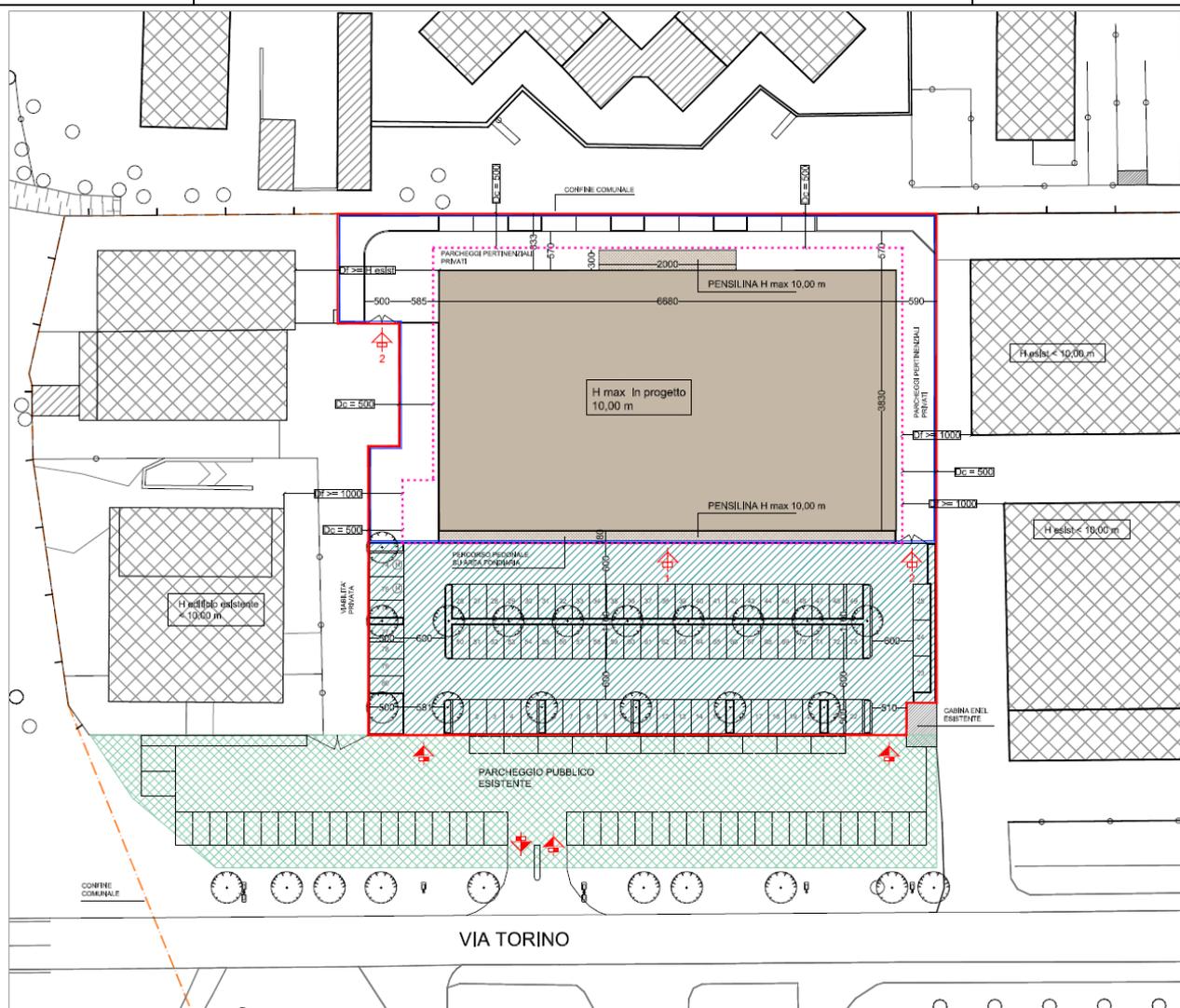


Tavola 3 – Estratto del piano volumetrico di progetto

In tale contesto si colloca il presente Studio di Traffico. Come si evince dalla relazione illustrativa di progetto presentata dai proponenti, l'intervento prevede una SLP di progetto pari a 2.558,44 mq da destinarsi specificatamente a **due o più attività commerciale non alimentare** di tipo uc1-MS3. Pertanto, **ai fini del presente Studio di Traffico la SLP** che verrà **considerata**, per il calcolo del potere generativo delle nuove strutture di vendita nel loro complesso, sarà pari a **2.600,00 mq** (valore arrotonda per eccesso).

Nel prosieguo, il presente documento riporta le analisi e valutazioni relative ai **potenziali impatti indotti sulla circolazione** dalla realizzazione degli interventi



edilizi previsti nel campo dell'adeguamento a7\_52, come sopra sinteticamente richiamati e come risultanti dalla relazione illustrativa dell'ottobre 2016 a supporto della proposta di Piano Attuativo di iniziativa privata e relative tavole.

Il presente studio ha previsto:

1. la ricostruzione del **quadro complessivo degli interventi** previsti e l'analisi preliminare dei potenziali impatti indotti sul sistema viabile;
2. lo studio ed analisi dei **documenti di pianificazione cogenti** sul territorio comunale con particolare riferimento alla variante n. 1 al Piano di Governo del Territorio e al Piano Generale del Traffico Urbano (PGTU) approvato con atto del C.C. n. 22 dell'8/3/2017;
3. la **stima del traffico indotto** dall'intervento sulla base dei contenuti dello Studio di viabilità specifico per gli aspetti commerciali a supporto della variante n. 1 al PGT;
4. la **raccolta ed analisi dei dati di traffico esistenti** con particolare riferimento alle rilevazioni condotte nell'ambito dello studio di viabilità dell'aprile 2013, redatto a supporto della Variante n. 1 al PGT, e alle successive rilevazioni di traffico condotte sul territorio comunale da parte della scrivente nell'ambito di altri studi di traffico, non ultimo lo studio di traffico redatto a supporto degli interventi edilizio previsti nel campo dell'adeguamento a7\_12 sempre sull'asse della Via Torino del dicembre 2016;
5. l'**analisi degli impatti indotti** sul sistema viabilistico esistente mediante l'impiego di modelli di microsimulazione;
6. la **stima della capacità e dei livelli di servizio** degli assi e dei nodi chiave nell'area di diretta influenza nella situazione di traffico ex-ante (attuale) ed ex-post (incrementata del traffico indotto);
7. la proposta degli **interventi per la mitigazione degli impatti** sia dal punto di vista del deflusso circolatorio sia dal punto di vista della sicurezza stradale.



## 2. I LIVELLI DI TRAFFICO

La base dati dei livelli attuali di traffico che insistono sull'asse della Via Torino ed utilizzati nelle analisi e valutazione di impatto a corredo del presente studio, deriva da base dati esistenti e recenti acquisite dalla scrivente, in particolare: la base dati raccolta e prodotta a corredo del richiamato Studio viabilistico a supporto della variante n. 1 del PGT del 2013, la base dati raccolta e prodotta a corredo dello studio di impatto viabilistico del campo a7\_12 sull'asse della Via Torino, acquisita nel novembre 2016, ulteriori studi condotti dalla scrivente sul territorio comunale nel corso dell'ultimo triennio.

Stante le cospicua e recente base dati a disposizione della scrivente, non si è ritenuto di eseguire ulteriori rilevazioni di traffico, che sarebbero risultate ridondanti stante il brevissimo lasso di tempo intercorso dalla recente ed ultima acquisizione sul campo.

Pertanto, la base dati primaria di riferimento utilizzata a supporto del presente studio deriva dai **dati di traffico** raccolti nel mese di **novembre 2016** nell'ambito del richiamato studio per il campo dell'adeguamento a7\_12. La campagna di traffico in oggetto è stata condotta nelle giornate di martedì 29 e mercoledì 30 novembre 2016 nella fascia oraria diurna compresa tra le ore 07:00 del mattino e le ore 19:00 della sera, per ciascuna delle due giornate. Si evidenzia che, alla data delle richiamate rilevazioni di traffico, risultavano già in esercizio le nuove attività commerciali, alimentari e non alimentari, del limitrofo campo dell'adeguamento a7\_53, oggetto di un precedente studio di traffico condotto nell'anno 2015.

Inoltre, grazie alla base dati esistente è stato possibile stimare, successivamente, il traffico giornaliero che insiste sulle sezioni e nodi chiave di cui si disponevano di dati recenti ed affidabili. I dati così raccolti hanno consentito di alimentare il **modello di microsimulazione** a supporto della valutazione degli impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento.

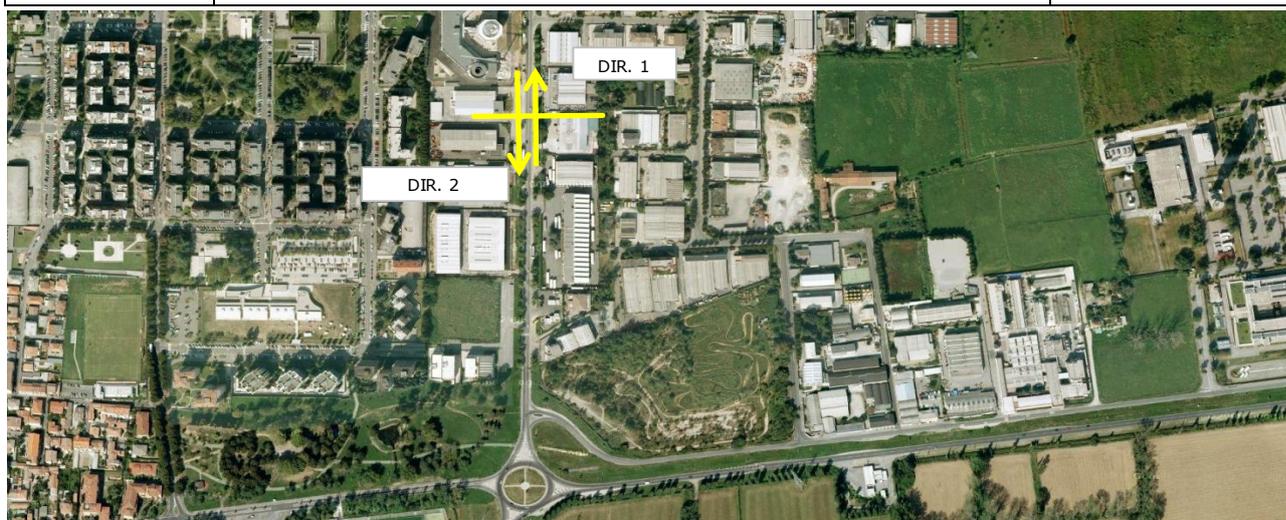


Tavola 4 – Via Torino pressi n.c. 30: ubicazione della sezione di rilevamento del traffico veicolare di novembre 2016

La Tavola 1 riporta sinteticamente il **traffico diurno** (07:00-19:00) **rilevato a novembre 2016**, per ciascuna delle due giornate di rilevazione, articolato per senso di marcia, unitamente al traffico medio orario nella fascia di punta tardo pomeridiana (17:00-19:00), anch'esso articolato per direzione di marcia.

Il **traffico medio diurno**, come noto, sull'asse della Via Torino è alquanto elevato superando i **17 mila veh/12h**, con una punta che sfiora i 18 mila veh/12h in una delle due giornate di rilevazione. Sull'arco del periodo diurno di osservazione il traffico risulta leggermente squilibrato in direzione Sud (Pioltello), con un differenziale medio di circa 900 veh/12h con punta di oltre 1.300 veh/12 in una delle due giornate di osservazione. Nella fascia diurna la componente di **traffico commerciale** è superiore al **6% circa**.

Con riferimento al **traffico dell'ora di punta pomeridiana** (17:00-19:00) l'asse di Via Torino ha fatto registrare un traffico medio bidirezionale di circa **1.800 veh/h** e, anche in tal caso, con un lieve squilibrio in direzione Sud (Pioltello) di circa 100 veh/h in media.

Sulla base dei rilievi di traffico condotti nell'Aprile 2013, nell'ambito dello studio viabilistico a supporto della Variante n. 1 al PGT, nonché dei successivi rilievi di traffico condotti a febbraio 2016 nell'ambito del Progetto "Azioni e interventi per la sicurezza della mobilità ciclopedonale nel comune di Cernusco sul Naviglio nell'ambito dei progetti volti alla riduzione dell'incidentalità stradale", l'asse di Via Torino ha fatto



registrare un traffico giornaliero **di circa 24 mila veh/giorno**, questo a dire che anche nelle ore c.d. notturne/serali (dalle 19:00 alle 07:00) il traffico che interessa l'asse in esame assume valori decisamente elevati, pari al 30% del traffico giornaliero).

I dati sopra sinteticamente riportati da soli mettono in evidenza **l'elevato livello di compromissione dell'asse** in questione sia in termini di deflusso circolatorio sia in termini di ricadute socio-economiche e ambientali, oltre a mettere in evidenza il ruolo chiave che tale asse assume sul territorio cernuschese in termini di relazionalità con i territori contermini, assolvendo alla funzione di attraversamento del territorio comunale da Nord a Sud.

Le successive Tavole riportano il dettaglio orario del traffico rilevato a Novembre 2016 per ciascuna delle due giornate, martedì 29 e mercoledì 30 novembre, nell'ambito del recente studio di impatto viabilistico redatto a supporto della proposta di permesso di costruire convenzionato 40/2016 denominato Via Torino 18-20 ricompreso nel campo dell'adeguamento a7\_12 (dicembre 2016).



**Tavola 5 – Via Torino pressi n.c. 30: sintesi traffico diurno e medio orario rilevato ad Novembre 2016 nella fascia di punta pomeridiana**

Postazione: **1**

<b>Strada</b>	<b>VIA TORINO - CIV. 30</b>
<b>Direzione 1 vs.</b>	<b>SUD - SP103 - PIOLTELLO</b>
<b>Direzione 2 vs.</b>	<b>NORD - CENTRO CITTA'</b>

<b>Data dal</b>	<b>29/11/2016</b>	<b>Data al</b>	<b>30/11/2016</b>
<b>Giorno da</b>	<b>MARTEDÌ</b>	<b>Giorno al</b>	<b>MERCOLEDÌ</b>
<b>dalle ore</b>	<b>0:00:00</b>	<b>alle ore</b>	<b>24:00:00</b>
<b>Durata</b>	<b>12+12 ORE</b>		

		TRAFFICO GIORNALIERO RILEVATO DALLE 07:00 ALLE 19:00			
Giorno	Data	Direzione 1	Direzione 2	Totale	% Pesante
MARTEDÌ	29/11/2016	8.585	8.020	<b>16.605</b>	6,4
MERCOLEDÌ	30/11/2016	9.545	8.202	<b>17.747</b>	6,1

TRAFFICO MEDIO ORARIO RILEVATO FASCIA DI PUNTA 17:00-19:00		
Direzione 1	Direzione 2	Totale
875	822	<b>1.697</b>
984	832	<b>1.816</b>

Traffico Medio Rilevato	<b>9.065</b>	<b>8.111</b>	<b>17.176</b>
-------------------------	--------------	--------------	---------------

	<b>929</b>	<b>827</b>	<b>1.756</b>
--	------------	------------	--------------

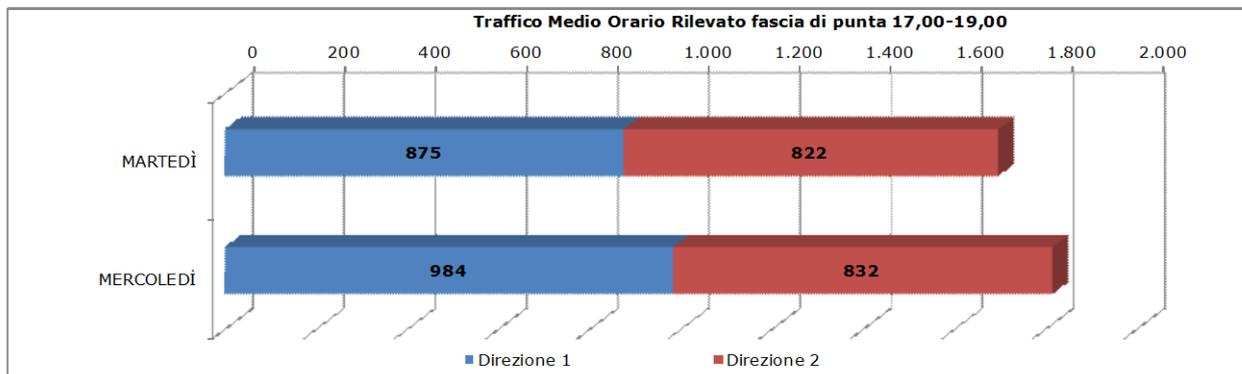
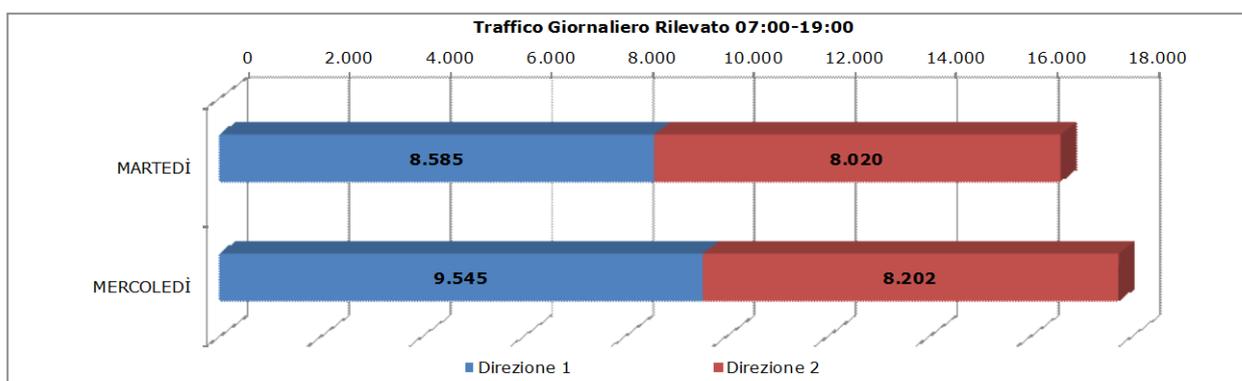




Tavola 6 – Via Torino pressi n.c. 30: traffico orario bidirezionale rilevato, 29/11/2016

Periodo	Classi di veicolari								TOTALE 1÷8	Traffico leggero (auto, moto) 1÷2	Traffico leggero commerciale 3	Traffico pesante 4÷8
	1	2	3	4	5	6	7	8				
	Motocicli	Autovetture	Veicoli commerciali leggeri	Veicoli industriali isolati	Autobus	Autoarticolato	Autotreno	Veicoli eccezionali				
00:00 ÷ 01:00												
01:00 ÷ 02:00												
02:00 ÷ 03:00												
03:00 ÷ 04:00												
04:00 ÷ 05:00												
05:00 ÷ 06:00												
06:00 ÷ 07:00												
07:00 ÷ 08:00	39	1218	97	38	28	<b>36</b>	11	3	1470	1257	97	116
08:00 ÷ 09:00	<b>51</b>	1407	107	<b>45</b>	<b>34</b>	27	8	5	1684	1458	107	119
09:00 ÷ 10:00	32	1214	83	39	26	21	10	<b>11</b>	1436	1246	83	107
10:00 ÷ 11:00	41	1047	83	43	26	31	19	5	1295	1088	83	<b>124</b>
11:00 ÷ 12:00	34	1081	81	<b>45</b>	31	19	18	8	1317	1115	81	121
12:00 ÷ 13:00	29	1195	86	21	20	17	15	9	1392	1224	86	82
13:00 ÷ 14:00	37	1188	82	29	22	31	14	7	1410	1225	82	103
14:00 ÷ 15:00	35	1264	81	43	23	17	8	3	1474	1299	81	94
15:00 ÷ 16:00	26	1262	92	22	19	30	3	5	1459	1288	92	79
16:00 ÷ 17:00	33	1382	97	36	23	21	5	7	1604	1415	97	92
17:00 ÷ 18:00	47	<b>1576</b>	<b>108</b>	28	13	17	4	8	<b>1801</b>	<b>1623</b>	108	70
18:00 ÷ 19:00	36	1428	91	13	12	6	1	5	1592	1464	91	37
19:00 ÷ 20:00												
20:00 ÷ 21:00												
21:00 ÷ 22:00												
22:00 ÷ 23:00												
23:00 ÷ 00:00												
<b>TOTALE</b>	<b>440</b>	<b>15262</b>	<b>1088</b>	<b>402</b>	<b>277</b>	<b>273</b>	<b>116</b>	<b>76</b>	<b>17934</b>	<b>15702</b>	<b>1088</b>	<b>1144</b>
<b>% CLASSE</b>	2,5	85,1	6,1	2,2	1,5	1,5	0,6	0,4	100,0	87,6	6,1	6,4
<b>TOT. DIURNO</b>	<b>440</b>	<b>15262</b>	<b>1088</b>	<b>402</b>	<b>277</b>	<b>273</b>	<b>116</b>	<b>76</b>	<b>17934</b>	<b>15702</b>	<b>1088</b>	<b>1144</b>
<b>% CLASSE</b>	2,5	85,1	6,1	2,2	1,5	1,5	0,6	0,4	100,0	87,6	6,1	6,4
<b>TOT. NOTTURNO</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>% CLASSE</b>												
<b>Media Veh/h</b>	37	1272	91	34	23	23	10	6	1495	1309	91	95
<b>Max Veh/h</b>	51	1576	108	45	34	36	19	11	1801	1623	108	124



Tavola 7 - Via Torino pressi n.c. 30: traffico orario rilevato per tipologia, 29/11/2016

<b>Postazione</b>	<b>1</b>	Strada: VIA TORINO - CIV. 30
<b>Direzione</b>	<b>1</b>	SUD - SP103 - PIOLTELLO
<b>Direzione</b>	<b>2</b>	NORD - CENTRO CITTA'

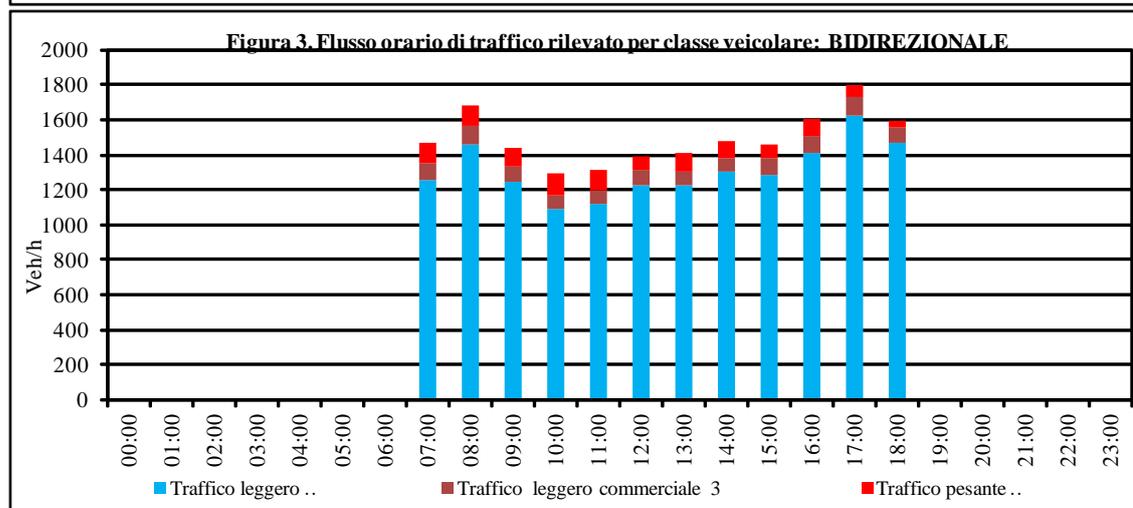
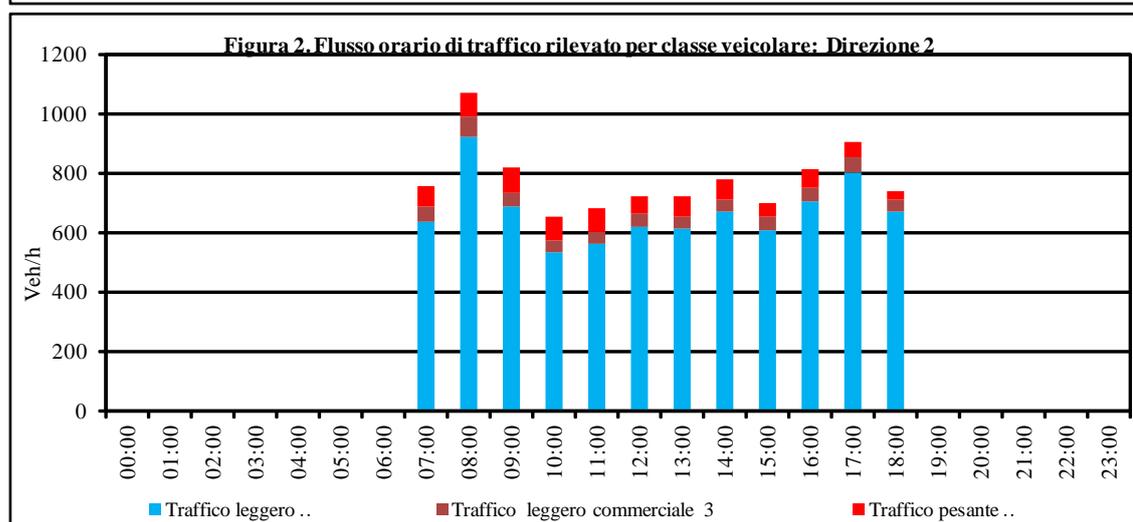
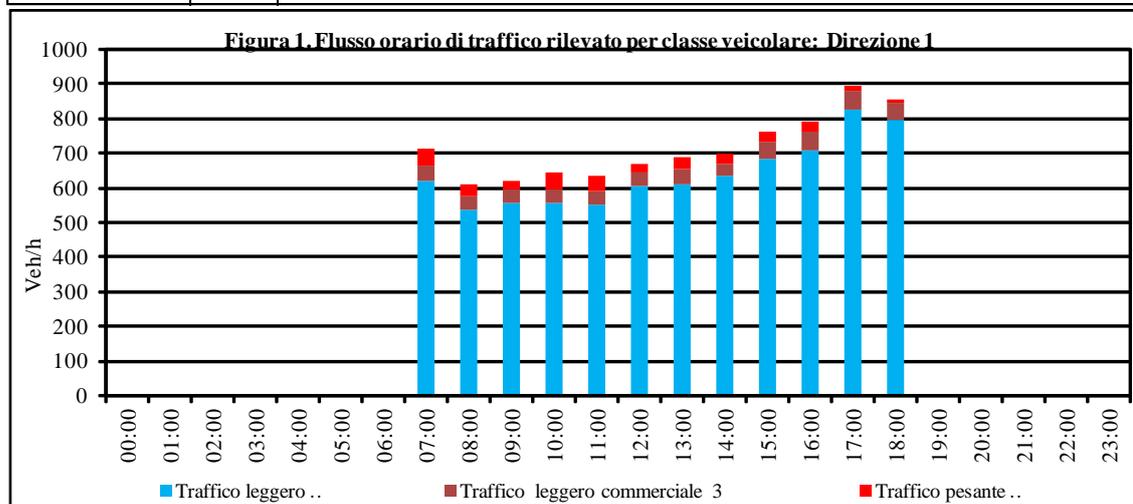




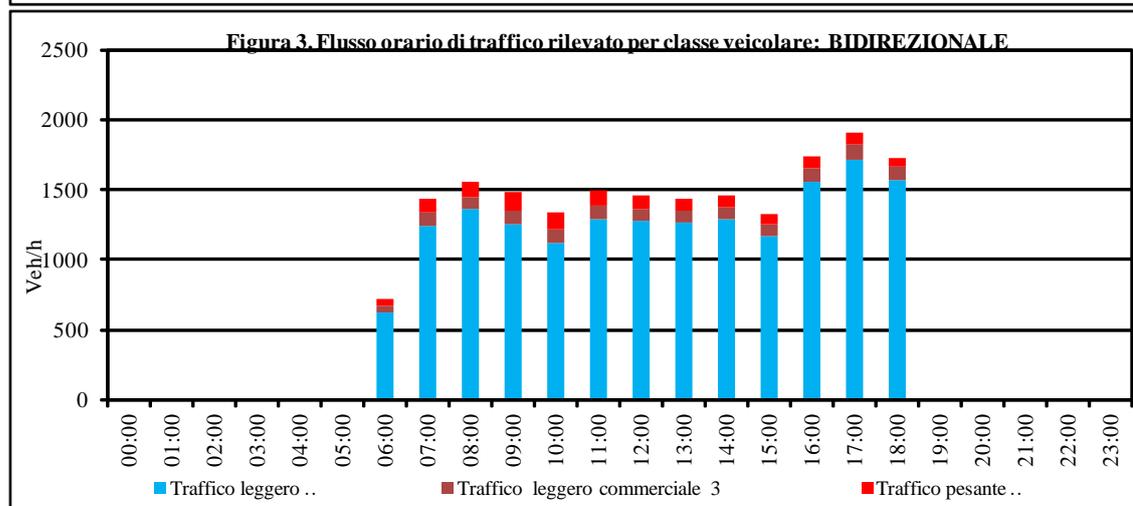
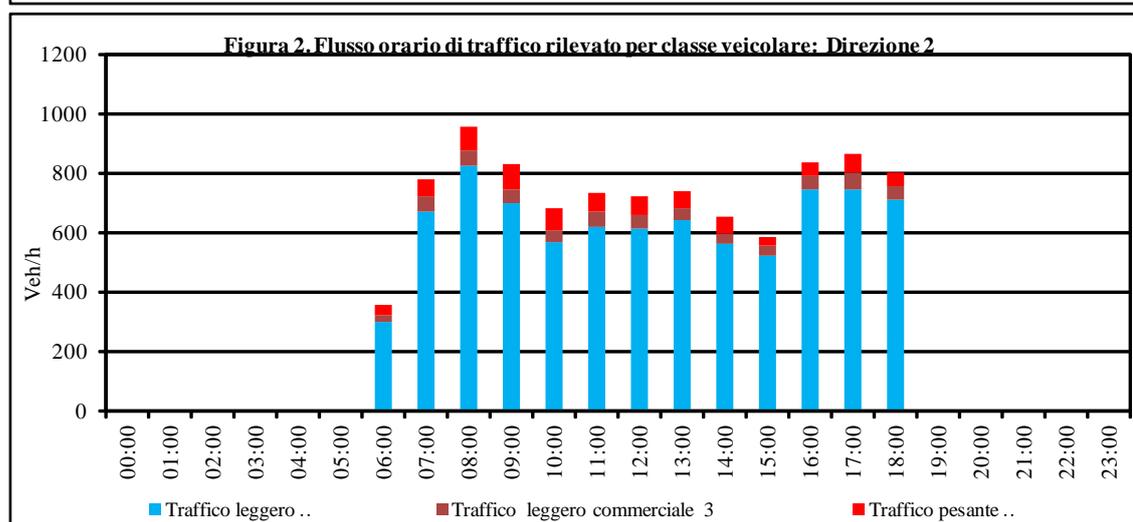
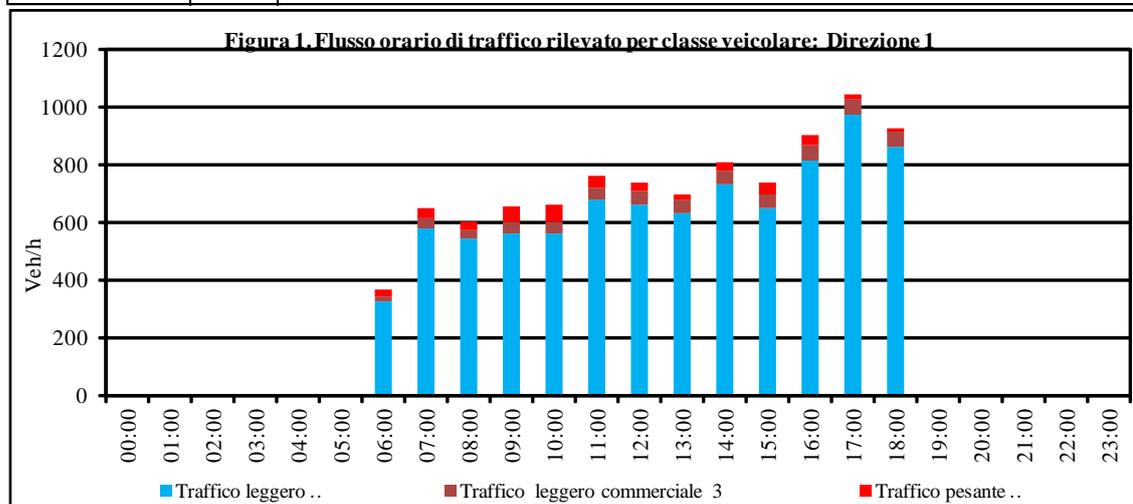
Tavola 8 – Via Torino pressi n.c. 30: traffico orario bidirezionale rilevato, 30/11/2016

Periodo	Classi di veicolari								TOTALE 1÷8	Traffico leggero (auto, moto) 1÷2	Traffico leggero commerciale 3	Traffico pesante 4÷8
	1 Motocicli	2 Autovetture	3 Veicoli commerciali leggeri	4 Veicoli industriali isolati	5 Autobus	6 Autoarticolato	7 Autotreno	8 Veicoli eccezionali				
00:00 ÷ 01:00												
01:00 ÷ 02:00												
02:00 ÷ 03:00												
03:00 ÷ 04:00												
04:00 ÷ 05:00												
05:00 ÷ 06:00												
06:00 ÷ 07:00	19	608	40	17	7	12	12	8	723	627	40	56
07:00 ÷ 08:00	39	1208	88	22	34	26	7	6	1430	1247	88	95
08:00 ÷ 09:00	49	1315	88	38	31	20	7	8	1556	1364	88	104
09:00 ÷ 10:00	27	1232	89	36	36	35	19	8	1482	1259	89	134
10:00 ÷ 11:00	34	1092	87	57	22	34	14	3	1343	1126	87	130
11:00 ÷ 12:00	45	1249	96	44	21	22	12	3	1492	1294	96	102
12:00 ÷ 13:00	48	1227	91	26	25	16	18	6	1457	1275	91	91
13:00 ÷ 14:00	41	1229	86	28	21	14	15	5	1439	1270	86	83
14:00 ÷ 15:00	41	1249	85	28	15	27	12	3	1460	1290	85	85
15:00 ÷ 16:00	30	1142	82	26	16	16	9	1	1322	1172	82	68
16:00 ÷ 17:00	54	1504	97	35	19	25	5	3	1742	1558	97	87
17:00 ÷ 18:00	54	1661	112	37	18	14	8	2	1906	1715	112	79
18:00 ÷ 19:00	40	1532	98	16	15	16	3	5	1725	1572	98	55
19:00 ÷ 20:00												
20:00 ÷ 21:00												
21:00 ÷ 22:00												
22:00 ÷ 23:00												
23:00 ÷ 00:00												
<b>TOTALE</b>	<b>521</b>	<b>16248</b>	<b>1139</b>	<b>410</b>	<b>280</b>	<b>277</b>	<b>141</b>	<b>61</b>	<b>19077</b>	<b>16769</b>	<b>1139</b>	<b>1169</b>
<b>% CLASSE</b>	2,7	85,2	6,0	2,1	1,5	1,5	0,7	0,3	100,0	87,9	6,0	6,1
<b>TOT. DIURNO</b>	<b>502</b>	<b>15640</b>	<b>1099</b>	<b>393</b>	<b>273</b>	<b>265</b>	<b>129</b>	<b>53</b>	<b>18354</b>	<b>16142</b>	<b>1099</b>	<b>1113</b>
<b>% CLASSE</b>	2,7	85,2	6,0	2,1	1,5	1,4	0,7	0,3	100,0	87,9	6,0	6,1
<b>TOT. NOTTURNO</b>	<b>19</b>	<b>608</b>	<b>40</b>	<b>17</b>	<b>7</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>723</b>	<b>627</b>	<b>40</b>	<b>56</b>
<b>% CLASSE</b>	2,6	84,1	5,5	2,4	1,0	1,7	1,7	1,1	100,0	86,7	5,5	7,7
<b>Media Veh/h</b>	40	1250	88	32	22	21	11	5	1467	1290	88	90
<b>Max Veh/h</b>	54	1661	112	57	36	35	19	8	1906	1715	112	134



Tavola 9 – Via Torino pressi n.c. 30: traffico orario rilevato per tipologia, 30/11/2016

<b>Postazione</b>	<b>1</b>	Strada: VIA TORINO - CIV. 30
<b>Direzione</b>	<b>1</b>	SUD - SP103 - PIOLTELLO
<b>Direzione</b>	<b>2</b>	NORD - CENTRO CITTA'





### 3. STIMA DEL TRAFFICO INDOTTO E VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

Come visto, il lotto oggetto di intervento ricade nel campo dell'adeguamento a7\_52, in un'area caratterizzata da insediamenti produttivi e da attività commerciali nonché nella **zona a prevalente connotazione commerciale** del c.d. asse della Via Torino, così come definito dalla variante n. 1 al PGT.

Le zone a prevalente connotazione commerciale, nel territorio comunale di Cernusco sul Naviglio, nascono con la **finalità di valorizzare la vocazione commerciale** espressa dalle aree poste in fregio ad assi viari di livello provinciale e comunale che attraversano il territorio comunale, non disgiunta dalla necessità di **riqualificare ed adeguare** tali assi. L'asse di Via Torino, come detto, rientra tra tali zone ed è, come tale, contemplato nella richiamata variante n. 1 al PGT.

L'asse di Via Torino risulta confinante ad Ovest con il tessuto residenziale del Comune di Pioltello e ad Est con il tessuto produttivo di Cernusco sul Naviglio. L'asse pone in diretta relazione la SP 103 "Cassanese" a Sud con il territorio comunale per poi immettersi sulla Strada Padana Superiore (ex SS11).

L'ampia sezione trasversale, lungo la quasi totalità dell'asse, e la disponibilità di spazi a latere del sedime stradale offre interessanti opportunità di valorizzazione del contesto urbanistico e commerciale, **consentendo di operare un riordino del sedime stradale stesso mediante interventi diffusi di moderazione e fluidificazione del traffico.**

Lo studio di fattibilità a corredo dello studio viabilistico redatto nell'ambito della variante n. 1 al PGT, ha puntato a **creare un'identità ed una connotazione** propria all'asse, ponendo particolare attenzione ad alcune tematiche aperte, nella tratta ricompresa tra la Cassanese e la Padana Superiore, tra le quali la possibilità di parcheggio dei mezzi pesanti lungo l'asse e l'inserimento della pista ciclabile.



Dal punto di vista viabilistico gli impatti potenzialmente maggiori indotti dall'intervento in oggetto sono riferibili sia all'asse della Via Torino sia alle intersezioni dello stesso con la Via Verona a Nord (ubicata a circa 450m dal comparto) e con la grande rotonda all'intersezione con la SP103 Cassanese a Sud (ubicata a meno di 150m dal comparto).

Sulla base delle rilevazioni condotte a fine novembre 2016, e sopra richiamate, l'asse di Via Torino presenta livelli di traffico medi diurni pari a **circa 17 mila veh/12h** con un **traffico medio nelle due ore di punta** pomeridiane di circa **1.800 veh/h** bidirezionali: oltre il 10% del traffico diurno si concentra nella sola ora di punta pomeridiana.

Considerato che la **capacità attuale** nella tratta in esame può essere stimata in **2.200 veh/h** e che **a seguito degli interventi di riqualificazione dell'asse**, previsti dal cogente PGT, possa essere elevata a **2.300 veh/h**, volendo ammettere una capacità residua pari ad almeno il 10%, a seguito dell'insediamento di MS lungo l'asse stesso, risulta che il livello di traffico limite ammissibile ammonterebbe a circa 2100 veh/h.

Pertanto, stante l'attuale livello di traffico riscontrato nell'ora di punta pomeridiana (1.800 veh/h) **il maggior traffico assorbibile**, nell'ipotesi di invarianza della domanda in un orizzonte temporale di breve/medio periodo (crescita nulla del traffico), risulterebbe pari a **circa 250-300 veh/h**.

Dalle informazioni rese disponibili dai proponenti nella proposta di Piano Attuativo di iniziativa privata per il campo dell'adeguamento a7\_52, e nelle relative tavole a corredo, nonché sulla base sia delle analisi quantitative derivanti dall'applicazione modellistica sia delle valutazioni qualitative si ottiene che a fronte di una **SLP di progetto, come sopra quantificata, pari a circa 2.600 mq il maggior traffico indotto dalla realizzazione dell'intervento**, durante l'ora di punta pomeridiana (compresa tra le ore 17:00 e le ore 19:00), sia **pari a 25 veh/h**, derivanti dall'applicazione dei coefficienti di generazione per attività commerciali classificabili



come uc1 non alimentari.

A tal proposito, preme evidenziare che allo stato non è dato di conoscere specificatamente la tipologia delle diverse attività commerciali, non alimentari, che andranno ad insediarsi nel comparto. Conseguentemente, ai fini del calcolo previsionale del maggior traffico indotto dalla realizzazione dell'intervento è stato considerato il **potere generativo medio delle attività commerciali classificabili come non alimentari.**

Risulta evidente che, allo stato attuale delle conoscenze, il maggior traffico generato nell'ambito delle attività non alimentari assume una marcata variabilità: da +3 veh/h per "negozi di arredamento", a +35 veh/h per negozi di "arte/artigianato", a +48 veh/h per le "Farmacie" per arrivare a +77 veh/h per attività di "vendita e/o noleggio CD/DVD/Videogame". Questo per evidenziare, sin da subito, che **il potere generativo medio utilizzato potrebbe risultare decisamente sottostimato** a fronte dell'insediamento di determinate specifiche attività commerciali per quanto classificabili come non alimentari.

Ai fini della valutazione degli impatti indotti sulla viabilità e sui livelli di servizio dell'asse di Via Torino in esame, ai +25veh/h derivanti dal maggior traffico indotto dalla sola realizzazione degli interventi edilizi allo studio **occorre anche sommare il maggiore traffico indotto dalla prossima realizzazione degli interventi edilizi** previsti nel campo dell'adeguamento a7\_12 sempre sulla Via Torino al n.c. 18-20, pari a +6 veh/h.

Conseguentemente, **il maggior traffico da considerare ai fini delle analisi e delle successive valutazioni ammonta a +31 veh/h** (+25 veh/ per effetto degli interventi oggetto del presente studio e +6 veh/h per effetto del maggior traffico indotto dal campo a7\_12).

**Maggior traffico indotto dalla realizzazione degli interventi a7\_52 + a7\_12  
+31 veh/h**



Con riferimento specifico al traffico indotto dal comparto a7\_52, oggetto del presente studio, il maggiore traffico indotto (pari a +25 veh/h) andrà considerato pari a:

- 15 veh/h (pari al 60% del maggior traffico generato) entranti nel comparto attraverso l'unico accesso carraio previsto dal progetto;
- 10 veh/h (pari al 40% del maggior traffico generato) in egresso dal comparto attraverso l'unico accesso carraio previsto dal progetto.

Ammettendo che il maggior traffico indotto, sia attratto sia generato, dalla realizzazione di entrambe gli interventi edilizi previsti (campo a7\_52 e campo a7\_12), si ripartisca equamente tra quanti provengono/sono diretti a Nord e quanti provengono/sono diretti a Sud, si osserva che:

- la **Via Torino** passerebbe dagli attuali 1.816 veh/h (valore massimo osservato) a 1.847 veh/h, **senza sensibili variazioni al livello di servizio** che è e resterebbe pari ad un **livello di servizio D/E** (rapporto V/C pari a 0.84 a fronte dell'attuale 0.83);
- le intersezioni di Via Torino con la Via Verona a Nord e con la SP 103 Cassanese a Sud, **non subiscono alcun decadimento apprezzabile** del deflusso circolatorio, sia in termini di maggiori code, sia in termini di perditempo e fattori socio economici e ambientali, ovvero risulterebbero entrambe in grado di assorbire il maggior carico veicolare di circa +15 veh/h che impegnerebbe ciascuna delle due intersezioni.

In definitiva, sulla base delle simulazioni operate **risulta che**

**la viabilità di diretta e indiretta refluenza degli interventi edilizi previsti nel campo dell'adeguamento a7\_52 è in grado di assorbire il maggior traffico indotto dagli interventi stessi**

**in previsione della realizzazione di due o più attività di commercio non alimentare Uc1**, ad oggi non meglio definite, di superficie inferiore ai 2500mq (MS3), come descritta nella documentazione a supporto della proposta di Piano Attuativo di iniziativa privata avanzato dai proponenti all'amministrazione comunale.



Preme evidenziare che, come detto, non essendo nota ad oggi la specificità delle diverse attività di commercio non alimentare che andranno ad insediarsi nel comparto, nelle analisi e simulazioni operate, è stato assunto che il poter generativo del comparto sia pari al valor medio delle diverse attività non alimentari di tipo uc1. E' evidente che **qualora le attività commerciali che andranno ad insediarsi nel comparto**, per quanto non alimentari, **presentino nel loro complesso un coefficiente di generazione decisamente superiore al valore medio** (0.0093 veh/mq di SLP) **gli impatti** che queste produrranno sull'asse della Via Torino e sulla viabilità di diretta ed indiretta influenza degli interventi stessi **potrebbero essere al limite dell'ammissibilità/accettabilità**. Come "worst case", nel caso di attività classificabile come "vendita/noleggio di CD/DVD/Videogames" si avrebbe un maggiore traffico indotto pari a +77 veh/h che, sommati ai +6 veh del campo a7\_12, porterebbe il maggior carico veicolare sull'asse della Via Torino a +83 veh/h, con un conseguente decadimento del livello di servizio che passerebbe ad E (rapporto V/C pari a 0.86), con un netto decadimento delle caratteristiche del deflusso, già oggi compromesse dall'elevato livello di traffico presente sull'asse.

Ciò doverosamente premesso, ammettendo la liceità del valore medio del potere generativo delle diversi esercizi commerciali non alimentari che potranno trovare insediamento nel comparto, allo stato attuale della conoscenza, **nel successivo capitolo verranno illustrati una serie di interventi ed accorgimenti tecnico-progettuali che si rendono necessari al fine di minimizzare gli impatti indotti e massimizzare la sicurezza stradale nell'area di intervento.**



## 4. INTERVENTI PROPOSTI PER LA MITIGAZIONE DEGLI IMPATTI

Prima di entrare nel merito degli interventi proposti e raccomandati per la mitigazione degli impatti, preme **richiamare in questa sede gli interventi previsti, lungo l'asse della Via Torino**, dallo studio di fattibilità redatto nell'ambito dello studio viabilistico a corredo della Variante n. 1 al PGT:

1. Gli accessi e le uscite dalle nuove MS dovranno avvenire unicamente lungo l'asse della Via Torino, **ponendo particolare attenzione al sistema di accesso/egresso alla struttura**, minimizzando le conflittualità di primo livello (svolte a sinistra di immissione e di egresso), sia al **sistema degli apprestamenti pedonali** realizzando idonei interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza degli attraversamenti medesimi secondo un progetto unitario di risistemazione dell'asse stesso che recepirà tali indicazioni;
2. Gli interventi previsti lungo l'asse dovranno essere finalizzati:
  - a. alla realizzazione di un **tessuto commerciale omogeneo**;
  - b. a creare una **maggior sicurezza** intrinseca degli assi rispetto alla corrente veicolare e rispetto alle utenze deboli;
  - c. ad una **maggiore fluidificazione** del traffico lungo gli assi;
  - d. alla **moderazione del traffico** in corrispondenza di punti nodali singolari;
  - e. ad una maggiore **cucitura dei due tessuti urbanistico-territoriali** posti a Ovest e a Est degli assi di Via Torino;
  - f. alla realizzazione di un **itinerario pedonale** che si snoda sull'intero collegamento Nord-Sud, e su ambo i lati, dal confine comunale a Sud al confine comunale a Nord. Itinerario pedonale in sede propria e rialzato rispetto al piano viario, ubicato in affiancamento al percorso ciclabile, in asse Ovest, e a latere della carreggiata stradale in asse Est;
  - g. alla **riduzione della sosta diffusa** in ogni dove, lungo l'asse della Via Torino, mediante la realizzazione di interventi volti alla creazione di "controviali" che corrono parzialmente a latere della carreggiata stradale con accessi, laddove possibile, dalla viabilità laterale;



- h. alla **riduzione della svolte a sinistra** altamente impattanti sia in termini di sicurezza che di capacità delle intersezioni.
3. Le opere previste per la realizzazione degli interventi sono, primariamente, quelle relative alla sede stradale, in particolare:
- a. fondazione e pavimentazione stradale in corrispondenza degli attraversamenti pedonali e delle rotatorie in progetto;
  - b. opere di realizzazione dei marciapiedi a latere della pista ciclabile;
  - c. opere di realizzazione della pista ciclabile a latere delle sede stradale;
  - d. opere di sistemazione a verde tra il camminamento pedonale e i "controviali" nonchè per le isole centrali delle rotatorie e delle isole di canalizzazione;
  - e. opere di illuminazione pubblica;
  - f. segnaletica orizzontale e verticale;
  - g. opere complementari;
  - h. opere di arredo urbano.

Le **finalità e gli obiettivi attesi dalla realizzazione degli interventi**, previsti dal più volte richiamato Studio di Fattibilità, sono principalmente:

- la **fluidificazione** del traffico lungo l'asse di Via Torino, anche alla luce della prevalente connotazione commerciale che tale asse assumerà, al fine di garantire una maggiore certezza dei tempi di percorrenza e la riduzione dei perditempo a carico dell'utenza;
- la **moderazione** del traffico lungo l'asse di Via Torino, con una riduzione significativa delle velocità di arrivo in corrispondenza di nodi singolari, al fine di realizzare punti di compenetrazione, cucitura e coesione dei tessuti urbanistici sviluppatisi a Ovest e a Est e contribuire parimenti a dare maggiore sicurezza intrinseca all'itinerario ciclo-pedonale di progetto che attraverserà il territorio da Sud a Nord;
- il **miglioramento dell'ambiente urbano** mediante la **riqualificazione** degli incroci ed il conseguente abbattimento delle barriere architettoniche, a tutto vantaggio delle utenze deboli;
- la riduzione del **carico inquinante** come diretta conseguenza del raggiungimento



degli obiettivi di fluidificazione del traffico (velocità di percorrenza maggiormente costanti, riduzione degli arresti momentanei della circolazione)

- La maggiore **sicurezza** sia del traffico stradale sia dell'utenza debole (pedoni e ciclisti) mediante il recupero di funzioni e spazi da destinare a marciapiedi e attraversamenti pedonali maggiormente sicuri, piste ciclabili in sede.

Conseguentemente, gli indirizzi progettuali che dovranno essere seguiti saranno quelli di realizzare una **serie di interventi diffusi**, che abbiano carattere di **uniformità territoriale**, al fine di semplificare la geometria e la leggibilità del tracciato di Via Torino e delle intersezioni che si affacciano su tale asse.

**Particolare cura ed attenzione dovrà essere posta in sede progettuale alla razionalizzazione del sistema degli accessi**, sia **dai passi carrai** sia, soprattutto, dalle **molteplici aree di sosta** dislocate lungo l'asse, in particolare, nella porzione sud/est dell'asse di Via Torino.

Parimenti, gli **attraversamenti pedonali e ciclabili**, volti a creare una coesione tra i due tessuti urbanistici a Ovest e a Est dell'asse di Via Torino, **dovranno essere razionalizzati al fine di concentrare gli attraversamenti stessi in punti singoli**, adeguatamente progettati e sicuri, prevedendo, quindi, in maniera diffusa e capillare la realizzazione di elementi di dissuasione all'attraversamento, che diversamente avverrebbe, come avviene, in ogni dove.

Il richiamato studio di fattibilità, prevede per l'asse di Via Torino i seguenti interventi specifici:

- **Realizzazione *itinerario ciclo-pedonale lungo l'intera estesa in asse Ovest***:
  - larghezza trasversale della pista ciclabile in sede propria: 2.50 m;
  - larghezza trasversale del camminamento pedonale a laterale della pista ciclabile: 1.50 m;
  - larghezza trasversale del camminamento pedonale in asse Est: 2.00m fatto salve alcune limitate tratte con larghezza riducibile a 1.00m;
  - dislivello tra la sede stradale e l'itinerario ciclo-pedonale: +0.15m



- a delimitazione dell'itinerario ciclopedonale: posa di cordoli a sezione retta in pietra della larghezza di 10 cm;
- **Realizzazione di n. 3 intersezioni rialzate con Via Varese, Via Como e Via Verona e di n. 1 attraversamento pedonale rialzato su Via Lomellina:**
  - area intersezione rialzata e di attraversamento trasversale rialzata realizzata in masselli di calcestruzzo prefabbricato dello spessore di cm 8 di opportuna colorimetria e zebratura bianca per l'attraversamento pedonale e colorimetria rossa per la l'attraversamento ciclabile;
  - a delimitazione delle rampe: posa di cordoli a sezione retta in pietra;
- **Realizzazione di una Rotatoria tra Via Torino e Via Brescia:**
  - Diametro esterno: 32.00m;
  - Banchina laterale esterna: 0.50m
  - Diametro isola centrale: 13.00m
  - Raggio fascia semi-sormontabile a corona dell'isola centrale; 2.00m
  - Banchina laterale interna a corona della fascia semi-sormontabile: 0.50m;
  - Larghezza dell'anello circolatorio interno: 8.00m;
  - Numero di bracci entranti: 4;
  - Isole di delimitazione: disposte a verde con cordoli a sezione retta in pietra;
  - Attraversamenti pedonali, distanza dalla linea di arresto: almeno 5.00m
  - Attraversamenti pedonali: realizzati a raso in masselli di calcestruzzo prefabbricato dello spessore di cm 8 di opportuna colorimetria e zebratura bianca, a delimitazione posa di cordoli a sezione retta in pietra.

La Tavola 1 riporta un estratto degli interventi previsti nell'area in esame, dallo studio di fattibilità redatto a corredo dello studio viabilistico a supporto della Variante n. 1 al PGT del 2013.

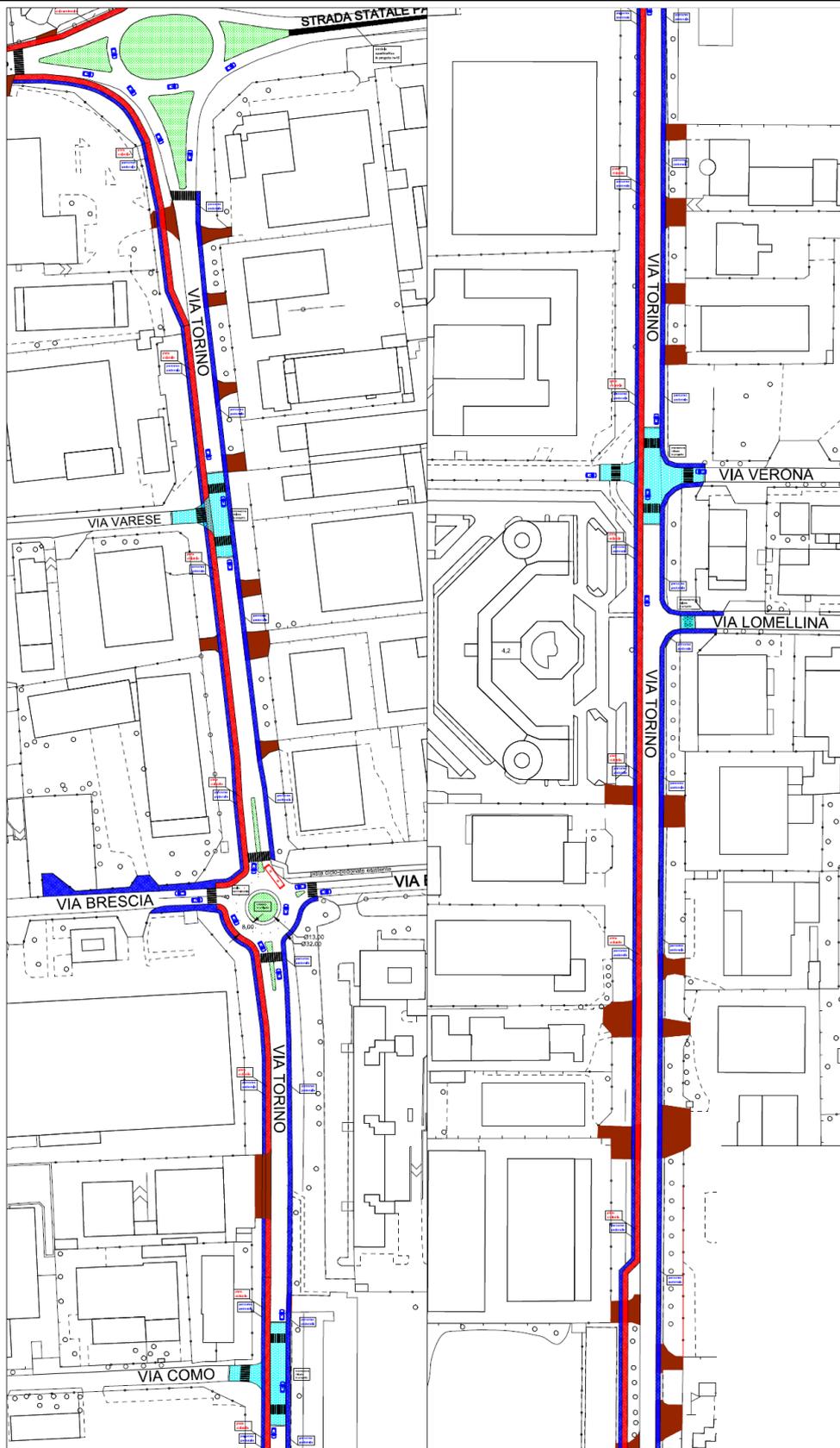


Tavola 10 – Interventi previsti sulla Via Torino dallo studio di fattibilità a corredo della Variante n. 1 al PGT



Parimenti, si ritiene essenziale richiamare in questa sede le previsioni del **Piano Generale del Traffico Urbano** (PGTU), recentemente approvato con atto n. 22 dell'8/3/2017 dal Consiglio Comunale, quantunque il tema relativo all'asse della Via Torino sia sollevato dal PGTU stesso. Ciononostante, il PGTU avanza alcune riflessioni in merito alle scelte progettuali riportate nel più volte richiamato studio viabilistico e di fattibilità a supporto della variante n. 1 al PGT. Agli estensori del PGTU non appare convincente la scelta di trattare l'asse di Via Torino con interventi di moderazione del traffico in quanto questo risulta inserita in un comparto insediativo a carattere misto industriale/artigianale e commerciale. Questo al fine di non "minare" la credibilità di altri interventi attuati sul territorio nell'ambito delle c.d. "Zone 30". Per il contesto di Via Torino, il PGTU propone interventi più tradizionali che prevedono lo sfruttamento massimo delle potenzialità dei principali incroci della Via Torino in esame attraverso sia l'ottimizzazione degli impianti semaforici sia l'inserimento di rotatorie.

Preme evidenziare che il ricorso alle tecniche di moderazione del traffico, che non sono sinonimo di "Zona 30", e di fluidificazione del traffico sono state dettate, nell'ambito della studio a supporto della variante n. 1 al PGT, dalla volontà tecnica e dell'amministrazione di:

- Contribuire ad una maggiore **cucitura dei due tessuti urbanistico-territoriali** posti a Ovest e a Est dell'asse di Via Torino, notoriamente cresciuti e sviluppatasi nel corso dei decenni come due entità disgiunte e separate da un asse stradale di livello primario quale era la SP121;
- Contribuire a creare una **maggior sicurezza** intrinseca all'asse della Via Torino sia per la corrente veicolare sia per le utenze deboli; asse notoriamente ad elevata incidentalità sia per la promiscuità d'uso degli spazi sia per le elevate velocità di percorrenza rilevate soprattutto nelle ore meno trafficate sia per la disomogeneità della sezione trasversale sia per la presenza di numerosi apprestamenti pedonali ubicati non in corrispondenza di zone di intersezione;
- Contribuire ad una **maggior fluidificazione** del traffico, e delle conseguenti ricadute socio-economico ambientali mediante la soppressioni degli impianti semaforici, laddove le condizioni di traffico lo consentono, mediante la previsione di intersezioni a rotatoria;



- Contribuire alla **moderazione del traffico** in corrispondenza di punti nodali singolari a tutto vantaggio della sicurezza implicita dell'asse e degli apprestamenti pedonali, non con la finalità di imporre un limite di velocità all'asse o assimilarlo ad un "Zona 30" ma con la marcata volontà di sensibilizzare l'utenza a moderare (ovvero a ridurre) la velocità in corrispondenza di punti nodali singolari dell'asse di Via Torino.

Entrando, ora, **nello specifico del nuovo insediamento commerciale** allo studio, stante gli obiettivi e finalità sopra esposte, **il presente Studio di Traffico raccomanda la realizzazione dei seguenti interventi di minima:**

1. Istituzione del **divieto di svolta a sinistra per l'accesso del flusso di traffico proveniente da Sud e diretto al comparto**, mediante idonea segnaletica orizzontale (striscia continua), al fine di evitare potenziali ricadute sul deflusso circolatorio, compromesso dall'elevato livello di traffico presente, e scongiurare potenziali ricadute sulla sicurezza stradale;
2. Istituzione del **divieto di svolta a sinistra per il flusso di traffico uscente dal comparto e diretto a Nord**, mediante posa di idonea segnaletica verticale interna al comparto stesso e realizzazione di idonea canalizzazione guida che scongiuri l'elusione del divieto, da realizzarsi sempre all'interno del comparto;
3. Valutazione della fattibilità dell'inserimento di una **nuova rotatoria di tipo compatto all'intersezione tra la Via Torino e la Via Verona** a nord del comparto in luogo dell'intersezione rialzata prevista dal PGT, questo al fine di contribuire ulteriormente alla fluidificazione e moderazione del traffico e contribuire, parimenti, alle inversioni di marcia dei veicoli, riducendo la percorrenza veicolare a tutto vantaggio degli aspetti economico-ambientali, a seguito degli interventi già realizzati sull'asse di Via Torino nella sua porzione Sud, nell'ambito del P.A. del campo A7\_53, e a seguito delle inibizioni delle svolte a sinistra di immissione ed egresso alle varie realtà commerciali dislocate lungo tale porzione dell'asse;



4. Particolare attenzione dovrà essere posta alla cucitura tra il sistema di **accesso/egresso al/dal comparto** con la prevista pista ciclabile in asse Ovest e con il percorso pedonale a latere della stessa, al fine di garantire la massima sicurezza all'utenza debole che fruisce dell'itinerario ciclopedonale. **In corrispondenza dello sbocco carraio**, o dell'accesso ad aree di parcheggio interne alla struttura commerciale, **deve essere garantita la continuità del marciapiede e del percorso ciclabile a latere**, garantendo possibilmente continuità altimetriche. **Il varco carraio non deve rappresentare in alcun modo un'interruzione del percorso ciclabile e pedonale**, non si tratta di un'intersezione o di un attraversamento e, pertanto, non dovrà essere realizzata la specifica segnaletica orizzontale e non deve essere posto il segnale di fine dell'obbligo del percorso ciclopedonale a monte dello sbocco. **Si suggerisce** in ogni caso, **la colorazione rossa del tappetino di usura della corsia ciclabile** per una lunghezza longitudinale di almeno 7 metri centrata sullo sbocco carraio; detta lunghezza dovrà essere opportunamente adeguata qualora lo sbocco carraio abbia una sezione trasversale superiore ai 5 metri.

La Tavola 11 riporta un'esemplificazione che evidenzia la continuità della pista ciclabile e del camminamento a latere in corrispondenza di un generico sbocco carraio.

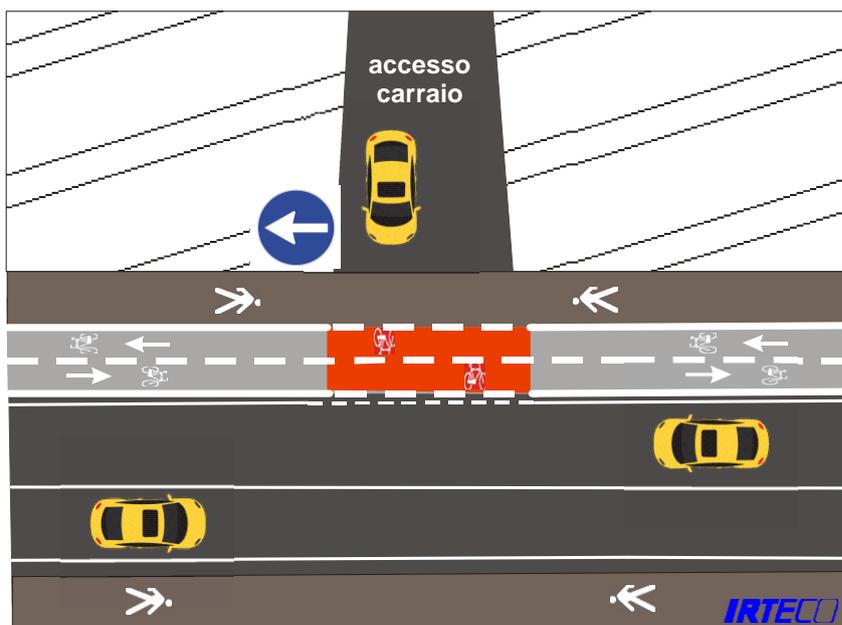


Tavola 11 - Continuità della pista ciclabile e del camminamento a latere in corrispondenza dello sbocco carraio



Figura 1 – Via Torino, vista aerea del campo a7\_52



Figura 2 – Via Torino, vista aerea del campo a7\_52

**REDAZIONE DELLO STUDIO DI IMPATTO SULLA CIRCOLAZIONE  
A SUPPORTO DELLA PROPOSTA DI PIANO ATTUATIVO RICOMPRESO  
NEL CAMPO DELL'ADEGUAMENTO A7\_52  
SITO IN VIA TORINO SNC (LATO SUD-OVEST)**



Commessa: 2016\_397

***Contro-osservazioni alle osservazioni della proponente***

06/04/2017

 <b>IRTECO</b> STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO  <a href="http://WWW.IRTECO.COM">WWW.IRTECO.COM</a>	 Sistema di Gestione Qualità Certificato n. 50 100 9848	Rev. 00 del 06/04/2017
		2016_397 - cernusco_sdt_viatorino_a7_52_contross_rev_00.docx



## REVISIONI

Questo rapporto è stato trasmesso e rivisto come segue:

Rev.	Descrizione	Data	Redatto	Approvato	Firma
0	Emissione	06/04/17	GO	GO	

Il professionista incaricato  
Dott. Ing. Giorgio OLIVERI

 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO <a href="http://WWW.IRTECO.COM">WWW.IRTECO.COM</a>	 Sistema di Gestione Qualità Certificato n. 50 100 9848	Rev. 00 del 06/04/2017
		2016_397 - cernusco_sdt_viatorino_a7_52_contross_rev_00.docx



## INDICE

1. Premessa .....	4
2. Contro-osservazioni .....	5



## 1. Premessa

In data 23/03/2017 la Ingram s.n.c. di Calogero Carmelo Antonio & C ha presentato, all'Amministrazione Comunale di Cernusco sul Naviglio (prot. n. 15034 del 23/03/2017), alcune osservazioni relative al contenuto dello studio di impatto sulla circolazione a supporto della proposta di Piano Attuativo ricompreso nel campo dell'adeguamento a7\_52 sito in Via Torino snc (lato sud-ovest).

Detto contributo risulta costituito dai seguenti documenti:

1. Relazione tecnica a firma del professionista incaricato Arch. Marco Andreoni;
2. Tavola "Ipotesi di schema viabilistico per l'accesso alle aree di cui al campo dell'adeguamento A7\_52";
3. Tavola "Stralcio documentazione progettuale relativa alla sistemazione viabilistica del campo dell'adeguamento A7\_53".

Le osservazioni avanzate dalla proponente sono finalizzate ad ottenere una soluzione viabilistica alternativa a quella prospettata nello studio di traffico redatto dalla scrivente e sopra richiamato.

Ciò premesso, nei successivi paragrafi verranno formulate alcune contro-osservazioni in merito.



## 2. Contro-osservazioni

La proponente richiede:

1. di stralciare *"la previsione di nuova rotatoria in corrispondenza dell'intersezione tra Via Torino e Via Verona"*: sul punto lo studio di traffico redatto dalla scrivente raccomandava la realizzazione di una serie di interventi di minima tra cui la *"valutazione della fattibilità dell'inserimento di una nuova rotatoria di tipo compatto all'intersezione tra la Via Torino e la Via Verona a nord del comparto .... al fine di contribuire alle inversioni di marcia dei veicoli, riducendo la percorrenza veicolare a tutto vantaggio degli aspetti economico-ambientali, a seguito degli interventi già realizzati sull'asse di Via Torino nella sua porzione Sud, nell'ambito del P.A. del campo A7\_53 ..."*. La dizione *"valutazione della fattibilità dell'inserimento"* è chiaramente da intendersi sia rispetto alla verifica dimensionale sia rispetto alla verifica della disponibilità e della proprietà delle aree necessarie per la realizzazione della rotatoria stessa, demandando conseguentemente tale verifica all'Amministrazione Comunale. Inoltre, lo stesso PGTU approvato con atto dell'08/03/2017 propone per l'asse di Via Torino interventi che consentano *"lo sfruttamento massimo delle potenzialità dei principali incroci ... attraverso sia l'ottimizzazione degli impianti semaforici sia l'inserimento di rotatorie"*. Pertanto, **si conferma quanto precedente indicato nello studio di traffico redatto dalla scrivente;**
2. in luogo *"dell'intervento di cui al punto precedente, previsione di inserimento di una corsia di accumulo centrale destinata ad accogliere i flussi veicolari ..."*: sul punto, nel confermare quanto riportato al precedente punto 1, si segnala che la previsione di inserimento di una corsia di accumulo per la svolta a sinistra dei flussi di traffico provenienti da Sud e diretti al comparto, come prospettata nella Tavola allegata dai proponenti, **può essere accolta favorevolmente ma non in alternativa alla realizzazione della rotatoria Via Torino/Via Verona** (fatte salve le verifiche di cui al punto 1).

Si segnala in questa sede per quanto di competenza, l'importanza di realizzare una **progettazione unitaria dell'asse di Via Torino**, che tenga conto sia degli interventi



già realizzati, sia di quelli in previsioni sia di quelli potenziali. Questo al fine di contribuire al perseguimento degli obiettivi sottesi alle c.d. zone a prevalente connotazione commerciale, come definiti dall'Amministrazione: valorizzare la vocazione commerciale, riqualificare ed adeguare tali assi. Un **disegno unitario dell'asse** in grado, inoltre, di rispondere al meglio alle problematiche della circolazione stradale, dell'implicazioni socio-economiche-ambientali e di sicurezza stradale.

**Oggetto:** proposta P.A. campo a7\_52 via Torino “Igamm”

Resoconto riunione CdS interna del 21/04/2017

Presenti: Acquati – Duca – Zurlo – Bongiorno – Zaghi – Paris

L’organizzazione della viabilità interessante la via Torino ed il sistema dei parcheggi con le modalità di ingresso ed egresso al comparto, sono i temi in esame.

#### Organizzazione della viabilità lungo la via Torino

- Visto lo studio sulla circolazione redatto dalla Soc. Irteco srl di Torino e pervenuto in data 15/03/2017;
- Viste le osservazioni al predetto studio sulla circolazione presentate dalla Soc. Igamm snc e dal progettista del P.A. arch. M. Andreoni in data 23/03/2017 prot.n.15034;
- Viste le controdeduzioni alle osservazioni redatte dalla Soc. Irteco srl di Torino e pervenute in data 06/04/2017 che, in sintesi, riportano: *“la previsione di inserimento di una corsia di accumulo per la svolta a sinistra dei flussi di traffico provenienti da Sud e diretti al comparto, come prospettata nella Tavola allegata dai proponenti, può essere accolta favorevolmente ma non in alternativa alla realizzazione della rotatoria Via Torino/Via Verona”*.

Ciò premesso, su unanime parere dei presenti, si conclude quanto segue:

- si conferma la necessità della rotatoria tra via Torino e via Verona come ribadito dal predetto studio sulla circolazione e dal PGTU recentemente approvato;
  - valutata la proposta dell’arch. Andreoni, relativamente al sistema di accesso al comparto in oggetto mediante corsia di accumulo, non si ritiene la stessa idonea considerato che tale schema, il cui assetto geometrico prevede un disassamento stradale, è già stato realizzato a ridosso del lotto in oggetto (in attuazione all’adiacente Piano Attuativo campo a7\_53) e non è pertanto sistematicamente ripetibile lungo l’intero asse di via Torino;
  - l’ingresso al comparto dovrà avvenire esclusivamente in mano destra come pure l’egresso; a tal fine si dovrà prevedere idonea segnaletica orizzontale e verticale.
  - si conferma la necessità di prolungamento della pista ciclo-pedonale verso sud, ad ovest della via Torino, fino al confine con il Comune di Pioltello; con quest’ultimo si valuterà mediante CdS l’eventuale prolungamento del percorso ciclo-pedonale sul loro territorio;
  - dovrà essere oggetto di apposita progettazione e successiva realizzazione la connessione dell’immobile di proprietà della Soc. Starkey Italy, fronteggiante il lotto in progetto, con le percorrenze pedonali eseguite con il recente intervento Mc Donald sul Comune di Pioltello e con il percorso ciclo pedonale di nuova realizzazione lato ovest di via Torino.
- Non si ravvisa l’opportunità dell’inserimento di altri percorsi pedonali verso nord date le criticità esistenti (benzinaio, parcheggio eseguito per il PA a7\_53) che determinano una serie di discontinuità.

#### Sistema dei parcheggi e modalità di ingresso ed egresso al comparto

Relativamente alla sistemazione dei parcheggi e relativi accessi dalla viabilità, si ritengono necessarie ulteriori valutazioni:

- il parcheggio esistente (da riqualificare) ed il nuovo parcheggio dovranno essere oggetto di una progettazione unitaria che dovrà essere valutata tenendo conto:

- della puntuale identificazione degli accessi pedonali e carrai al nuovo edificio commerciale;
  - delle modalità di organizzazione dei rifornimenti alle MS, fermo restando che la movimentazione e la sosta dei mezzi dovrà avvenire esclusivamente sull'area fondiaria e non sulle future aree pubbliche a parcheggio.
- L'accesso al parcheggio pertanto potrà prevedere, sulla base delle valutazioni sopra riportate, uno o più accessi dalla via Torino (con conferma o spostamento dell'ingresso esistente) se di utilità alla regolamentazione dei flussi dei veicoli dei visitatori e dei mezzi per il rifornimento delle merci;
- Le proposte progettuali relative all'accessibilità al comparto e alla progettazione del parcheggio dovranno tenere conto di tutti gli ingressi carrai e pedonali esistenti nell'immediato intorno lungo l'Asse di via Torino (almeno un raggio di circa 200 m.), i quali dovranno essere rilevati e rappresentati in tutti gli elaborati grafici delle opere pubbliche.

A seguito delle integrazioni sarà possibile dare indicazioni ai progettisti delle linee guida per la definizione delle stesse.

**Oggetto:** proposta P.A. campo a7\_52 via Torino "Igamm"

Resoconto riunione CdS interna del 13/06/2017

Presenti: Acquati – Duca – Zurlo – Bongiorno – Zaghi – Paris

è inoltre presente l'ing. Palavicini dello Studio De Vizzi in qualità di incaricato alla redazione delle Linee Guida – L.G.

L'organizzazione della viabilità interessante la via Torino ed il sistema dei parcheggi con le modalità di ingresso ed egresso al comparto, sono i temi in esame.

Nel merito:

- Visto il precedente verbale in data 21/04/2017;
- Vista la nota comunale con le specifiche richieste in data 02/05/2017 prot.n.21611;
- Viste le integrazioni depositate dall'Operatore e dal progettista in data 25/05/2017 prot.n.26534.

Ciò premesso, esaminata la documentazione depositata, su unanime parere dei presenti, si conclude quanto segue:

#### Organizzazione della viabilità interessante la via Torino

- si prende atto del recepimento con schema progettuale della nuova rotatoria tra via Torino e via Verona (e non via Bizet come indicato negli elaborati): per la progettazione sono necessarie verifiche inerenti le proprietà delle aree interessate;
- si prende atto del recepimento dell'accesso ed egresso al comparto esclusivamente in mano destra: a tal fine si dovrà prevedere idonea segnaletica orizzontale e verticale;
- si prende atto del recepimento del prolungamento della pista ciclo-pedonale verso sud della via Torino (lato ovest) e della prevista connessione con le percorrenze pedonali del recente intervento Mc Donald nel Comune di Pioltello;

#### Sistema dei parcheggi da cui avverrà l'ingresso e l'egresso al comparto

- si prende atto dell'organizzazione data al parcheggio per effetto dell'ampliamento previsto; tuttavia lo stesso schema potrà subire variazioni in relazione alla definizione delle L.G. di prossima definizione;
- si ravvisa la necessità di prevedere percorrenze pedonali trasversali ai parcheggi (almeno due) con eventuale spostamento dell'attraversamento pedonale esistente su via Torino;
- si prende atto della definizione degli accessi carrai e pedonali al lotto d'intervento e che tutte le operazioni di carico/scarico delle merci avverranno dalla viabilità privata esistente a sud. Nello specifico, in fase di redazione dello studio di fattibilità tecnico-economica per la progettazione degli spazi pubblici e di viabilità sarà necessario dimostrare il rispetto delle prescrizioni contenute nell'art. 217 del regolamento di esecuzione del Codice della Strada, mediante simulazione della fascia di ingombro dei mezzi in ingresso ed in egresso da via Torino. Nello specifico, il succitato art. 217 prescrive che "ogni veicolo a motore" debba iscriversi in una corona circolare di raggio esterno 12,50 m e raggio interno 5,30 m, qualsiasi sia la sua lunghezza. Tale dimostrazione dovrà dare indicazioni della "capacità" e lunghezza del mezzo;
- l'arch. Acquati precisa che in sede di convenzionamento si prevederà l'obbligo manutentivo per l'intera area a parcheggio a cura dell'Operatore o suoi aventi causa.

Durante la discussione vengono date indicazioni per la redazione delle L.G. in merito alle essenze arboree, al posizionamento di Totem, alle percorrenze pedonali, ecc..

In generale emergono le seguenti criticità/chiarimenti da richiedere:

- manca rilievo asseverato e la dimostrazione di proprietà di tutte le aree interessate al P.A.(es. non è chiaro il confine di proprietà del mapp. 207 verso nord);
- rappresentare tutti i manufatti esistenti nelle aree interessate con relative consistenze (altezza, superficie, distanze dai confini e da fabbricati);
- l'uff. urbanistica rileva che la dotazione di aree a servizi di progetto proposta (mq. 2.321,24) è inferiore alla dotazione dovuta (mq. 2.558,44). Nel merito non è possibile sommare (per raggiungere la dotazione) aree a servizi esistenti di proprietà comunale come indicato nell'elaborato tav. 02.

f.to Il Segretario verbalizzante  
F. Zurlo

f.to Il Resp. del Procedimento  
M. Acquati

f.to I presenti  
M. Paris  
A. Duca  
L.Zaghi  
M. Bongiorno