

STUDIO DI IMPATTO SULLA CIRCOLAZIONE RELATIVO AL CAMPO DELLA MODIFICAZIONE M2_2 LOCALIZZATO TRA VIA FIUME – VIA VERDI, FINALIZZATO ALLA PROPOSTA AL CONSIGLIO COMUNALE DI UN’OPERA PUBBLICA DA ESEGUIRE SECONDO LE PROCEDURE DEL PERMESSO DI COSTRUIRE IN DEROGA AI SENSI DELL’ART. 14 C. 1 BIS DEL DPR 380/2001





Together we are
road safety



Commessa: 2016_396

Contro-osservazioni al contributo alla procedura VAS presentato dalla proponente One Italy s.r.l.

23/03/2017

 <p>IRTECO STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO WWW.IRTECO.COM</p>	 <p>Sistema di Gestione Qualità Certificato n. 50 100 9848</p>	<p>Rev. 01 del 23/03/2017</p>
		<p>2016_396 - cernusco_sdt_viaverdi-fiume_m2_2_controossvas_rev01.docx</p>



REVISIONI

Questo rapporto è stato trasmesso e rivisto come segue:

Rev.	Descrizione	Data	Redatto	Approvato	Firma
0	Emissione	22/03/17	GO	GO	
1	Correzione refusi	23/03/17	GO	GO	

Il professionista incaricato
Dott. Ing. Giorgio OLIVERI

Giorgio Oliveri

 STUDI E RICERCHE SUI SISTEMI DI TRASPORTO WWW.IRTECO.COM	 Sistema di Gestione Qualità Certificato n. 50 100 9848	Rev. 01 del 23/03/2017
		2016_396 - cernusco_sdt_viaverdi-fiume_m2_2_controosvas_rev01.docx



I N D I C E

1.	Premessa	4
2.	Contro-osservazioni alla Relazione Tecnica	6
3.	Contro-osservazioni alla Valutazione Modellistica	11
4.	Conclusione.....	18



1. Premessa

In data 10/03/2017 la One Italy srl ha presentato, all’Amministrazione Comunale di Cernusco sul Naviglio, un contributo in merito al procedimento connesso con la procedura VAS del campo della modificazione m2_2 localizzato tra Via Fiume – Via Verdi, inerente la proposta al Consiglio Comunale di un’opera pubblica da eseguire secondo le procedure del permesso di costruire in deroga ai sensi dell’art. 14 c. 1 bis del DPR 380/2001 (Prot. n. 012761).

Detto contributo risulta costituito dai seguenti documenti:

1. Relazione tecnica;
2. Valutazione modellistica degli impatti sul traffico, redatta dall’Ing. Michele Minoja di San Donato Milanese;
3. Tavola 1 “Planimetria spazi di manovra/ingombri uscita mezzi pesanti”.

Il contributo avanzato dalla proponente è volto “**ad ottenere l’uscita in mano destra dal varco di Via Fiume**” del comparto allo studio o “**il mantenimento di ingresso/uscita nelle due vie interessate**”, sempre in mano destra, come risultante dal c.d. Scenario 01.

Nel primo caso l’uscita in mano destra dal varco di Fiume è ritenuta dalla proponente “*assolutamente pregiudizievole per la fattibilità dell’intervento commerciale proposto ed è motivata da oggettivi criteri di funzionalità per l’attività del centro, nonché da innegabili considerazioni in ordine alla sicurezza della circolazione veicolare in ingresso-uscita*” al/dal comparto.

Nel secondo caso in quanto, sulla base della valutazione modellistica redatta dall’Ing. Minoja, risulti “*inequivocabilmente*” che lo scenario 01 sia “*più adeguato sia in ordine all’impatto viabilistico, sia in relazione ai fenomeni di inquinamento*”.



Ciò premesso, nei successivi paragrafi verranno formulate alcune contro-osservazioni in merito al sopra richiamato contributo al procedimento di VAS presentato dai proponenti, al fine di apportare ulteriori elementi utili al procedimento stesso e, nel contempo, fornire le necessarie spiegazioni del caso laddove necessario e richiesto.



2. Contro-osservazioni alla Relazione Tecnica

Dalla disamina della Relazione Tecnica presentata dai proponenti non risultano del tutto chiare le motivazioni alla base della richiesta:

- Da un lato viene asserito che la stessa è tesa “*ad ottenere l'uscita in mano destra dal varco di Via Fiume*” senza circostanziare se detta uscita debba intendersi come alternativa o complementare dell'uscita attraverso il varco di Via Verdi;
- Altrove viene asserito che “*le più importanti motivazioni alla base della richiesta di egresso in destra per tutti i veicoli in uscita dal comparto ...*” lasciando qui ad intendere che la richiesta sia tesa ad ottenere come unico egresso dal comparto quello attraverso il varco di Via Fiume;
- In altre parti, richiamando l'allegata valutazione modellistica, viene individuato nel c.d. Scenario 01, che prevede per entrambi i varchi sia l'accesso sia l'egresso al/dal comparto unicamente in mano destra, quello “*inequivocabilmente ... più adeguato*”, lasciando ora ad intendere che la richiesta sia finalizzata ad ottenere l'ingresso/egresso dal comparto da entrambe i varchi.

Entrando nel merito della Relazione Tecnica:

- Punto II.1): come noto il maggior traffico indotto dalla realizzazione dell'intervento allo studio ammonta, durante l'ora di punta pomeridiana, a +35 veh/h dei quali 21 veh/h in ingresso al comparto e +14 veh/h in egresso dal comparto. La distribuzione della generazione del maggior traffico in egresso dal comparto (+14 veh/h) si realizza fondamentalmente verso 3 direttrici principali: direttrice Nord (asse di Via Verdi nord), direttrice Ovest (asse di Via Fiume) e Sud/Ovest (asse di Via Verdi Sud), direttrice Est (asse di Via Goldoni/centro Città) e Sud/Est (asse di Via Verdi Sud). Detto maggior traffico generato dal comparto (+14 veh/h) si distribuisce pressoché equamente tra il quadrante Ovest del territorio (+7veh/h) ed il quadrante Est del territorio (+7 veh/h). Questa considerazione, porta a dire che il maggiore traffico previsto in egresso



dalla Via Verdi nello Scenario 03 (unico egresso da Via Verdi) risulta maggiore di +7 veh/h rispetto a quanto previsto in egresso per lo Scenario 01 (doppio egresso). Inoltre, nella deneganda ipotesi che "tutti gli autoveicoli" escano dal comparto attraverso il varco di Via Fiume, questo porterebbe al nascere di un'inevitabile flusso veicolare di "circuitazione" del comparto (Via Fiume>Via Pasubio>Via Toscanini>Via Verdi) per quella quota parte di domanda generata dal comparto stesso e che si relaziona con il quadrante Nord-Nord/Est del territorio. Tale ultima circostanza è riconducibile, almeno parzialmente, allo Scenario 02;

- Punto II.2): i risultati del modello di simulazione non evidenziano potenziali criticità connesse con fenomeni di accumulo dei veicoli in egresso dal comparto e conseguente formazione di code nella viabilità interna al comparto stesso, stante l'esiguità dei flussi generati in gioco (+14 veh/h in egresso), come evidenziato nelle Tavola 21 e nella Tavola 23 allegata allo studio redatto dalla scrivente;
- Punto II.3): si evidenzia che simili circostanze vengono gestite, ovviamente, in deroga, in particolare:
 - limitatamente al periodo di esecuzione di eventuali lavori che interessino uno dei due varchi, al fine di garantire l'accesso/egresso alle/dalle strutture commerciali insediate, previa apposizione di idonea segnaletica stradale di cantiere sia all'interno del comparto sia sulla viabilità esterna al comparto stesso;
 - temporaneamente alla gestione dell'eventuale emergenza, al fine di garantire ed assicurare l'esodo dei clienti, del personale e di ogni altro soggetto che si trovi all'interno dell'area;
- Punto II.4): la Tavola 1 "Planimetria spazi di manovra/ingombri uscita mezzi pesanti" allegata al contributo presentato dai proponenti da evidenza unicamente degli spazi di manovra e ingombro connessi con l'egresso dei mezzi commerciali dal comparto, introducendo un'ulteriore elemento di poca chiarezza sulle motivazioni sottese alla richiesta, come ampiamente evidenziato in



premessa.

Dalla lettura della richiamata Tavola sembrerebbe che la simulazione sia stata operata rispetto ad un mezzo commerciale classificabile come "autoarticolato" e di lunghezza, presumibile, pari a 16m circa.

Si invitano, pertanto, i proponenti a voler cortesemente effettuare dette simulazioni con il ricorso ad un mezzo commerciale rientrante nella categoria "autocarro" di lunghezza inferiore ai 10m, mezzo tipicamente utilizzato nella logistica distributiva e di approvvigionamento all'interno delle aree urbane, quale quella allo studio, avendo parimenti cura a rivedere il layout della circolazione interna al comparto per effetto del richiamato Scenario 03.

Si evidenzia che la raccomandazione di utilizzare mezzi commerciali di ridotte dimensioni è stata più volte prospettata, ai proponenti, da parte dell'amministrazione comunale;

- Punto II.5: i proponenti indicano che l'uscita dei mezzi commerciali dal varco di Fiume risulti "più agevole per i mezzi pesanti/autoarticolati" e poco oltre che "senza dover invadere l'altra corsia destinata al senso di marcia opposto". Quest'ultima indicazione è del tutto fuorviante, in quanto la richiamata Tavola 1 pone ineludibilmente in evidenza la conflittualità e pericolosità dei flussi in ingresso ed egresso al/dal comparto per la tipologia veicolare simulata "autoarticolato".

Valgono anche in tal caso le sovraespresse considerazioni in merito alla tipologia dei mezzi commerciali da impiegare per l'approvvigionamento/distribuzione delle merci.

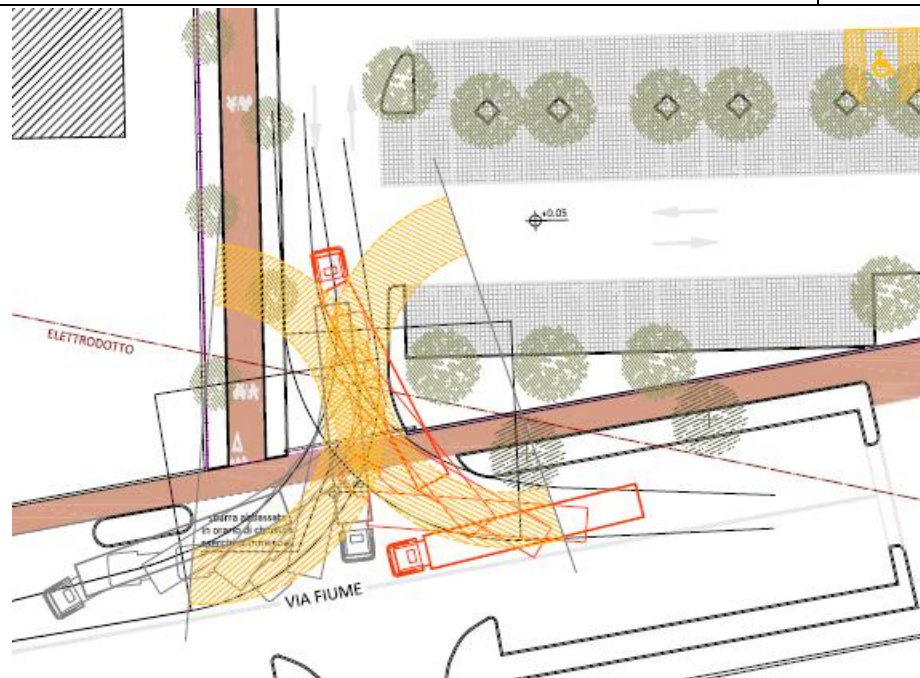


Figura 1 - Estratto tavola 1 - allegata alla Relazione Tecnica dei proponenti

- Punto II.4 e Punto II.5: la relazione tecnica pone in evidenza come *“l’uscita su Via Fiume dei mezzi pesanti risulta più diretta, senza interessare più di tanto i parcheggi, quella su Via Verdi sarebbe di gran lunga più difficoltosa e articolata, lambendo una estesa fascia di parcheggi, con qualche rischio per le autovetture in sosta, ovvero per il transito pedonale degli utenti verso le due unità commerciali”* per poi asserire *“nella fascia oraria di carico/scarico merci e derrate alimentari, dalle h. 6.00 alle h 8.00 del mattino, non dovrebbero risultare occupati i parcheggi laterali su Via Fiume adiacenti al varco di cui trattasi ...”*. E’ del tutto evidente la contraddizione nei termini, da un lato si asserisce che l’uscita dei mezzi pesanti su Via Verdi andrebbe a creare delle situazioni di pericolosità per le autovetture parcheggiate all’interno del comparto e per i clienti che dall’area di parcheggio si dirigono verso le strutture commerciali. Si ritiene che la prima asserzione sia fuorviante, in quanto è verosimile quella *“nella fascia oraria di carico/scarico merci e derrate alimentari, dalle h. 6.00 alle h 8.00 del mattino”* le realtà commerciali insediate non siano ancora aperte al pubblico. Anche l’asserzione *“... non dovrebbero risultare occupati i parcheggi laterali su Via Fiume adiacenti al varco di cui trattasi ...”* risulta, dal nostro modesto punto di vista, non corretta: non è possibile



escludere aprioristicamente che tra le 6.00 e le 8.00 del mattino non vi siano autovetture in sosta a lato strada, stante anche la connotazione parzialmente residenziale dell’area in esame.

- Punto III: si rimanda al successivo paragrafo.



3. Contro-osservazioni alla Valutazione Modellistica

I proponenti hanno incaricato l’Ing. Michele Minoja di San Donato Milanese di realizzare un audit di traffico sullo “Studio di Impatto sulla Circolazione relativo al campo della modificazione m2_2 localizzato tra Via Fiume – Via Verdi, finalizzato alla proposta al Consiglio Comunale di un’opera pubblica da eseguire secondo le procedure del permesso di costruire in deroga ai sensi dell’art. 14 c. 1 bis del DPR 380/2001” rev. 03 del 02/02/2017 redatto dalla scrivente.

Si evidenzia sin da subito che detto audit si è limitato a controllare/verificare lo studio redatto dalla scrivente senza apportare alcun ulteriore elemento, leggasi scenario alternativo di analisi, utile alla procedura che non sia il supportare la richiesta dei proponenti connessa con la modifica del sistema di accesso/egresso al/dal comparto allo studio.

Entrando nello specifico dell’audit di traffico realizzato dai proponenti, si forniscono dapprima alcuni chiarimenti per poi entrare nel merito dello studio stesso:

- Pag. 2 “... non si comprende a quale rete e fascia oraria di simulazione è riferita ...”: si specifica che la rete modellizzata è rappresentata dalla quasi totalità delle arterie di penetrazione, scorrimento e attraversamento del territorio comunale (asse di Via Verdi, Via Mazzini, Via Torino, Via Goldoni, Via Fiume e suoi proseguimenti toponomastici verso ovest, asse della SP 121, asse della ex SS 11, asse della Via Cavour, etc.) e dalle principali arterie locali nell’area di diretta refluenza degli interventi previsti (assi viari confluenti sulla Via Verdi, sulla Via Fiume, sulla Via Goldoni). In sostanza la rete modellizzata copre gran parte del territorio comunale, con un dettaglio maggiore per la porzione di rete negli intorni del lotto allo studio, al fine di meglio descrivere gli effetti a rete e poter meglio descrivere le eventuali interferenze funzionali tra le diverse intersezioni.

La simulazione su una rete più estesa ha consentito di poter valutare più realisticamente gli effetti del deflusso circolatorio sia a livello di rete sia a livello locale, consentendo di avere indicazioni maggiormente attendibili su indicatori quali la velocità, la lunghezza delle code, i consumi, le emissioni inquinanti ed



altri.

In merito alla fascia oraria di simulazione, il modello di microsimulazione dinamica del traffico è stato costruito, calibrato rispetto allo stato di fatto e validato rispetto all'ora di punta pomeridiana compresa tra le ore 17.00 e le ore 18.00, con una fase di pre-carico (seed) della rete di 15 minuti antecedenti la registrazione di ciascuna delle 5 simulazioni (run) condotte per ogni scenario alternativo testato. Si sottolinea l'importanza della fase di pre-carico della rete. Pertanto, tutte le analisi ed elaborazioni grafiche prodotte sono da intendersi riferite all'unità di tempo sopra indicata.

- Pag. 3 *"risulta incomprensibile come dell'aggiunta del traffico indotto ..."*: è conseguenza del tipico funzionamento a rete del sistema. Il maggiore traffico indotto, generato e attratto dal nuovo comparto, si relaziona con esso unicamente attraverso la viabilità principale (Via Verdi e Via Fiume), che come noto sono assi che godono del "diritto di precedenza" sulla viabilità secondaria che su essi si immette. Questo, se da un lato vede un lievissimo decadimento (stante l'esiguità del traffico indotto) delle caratteristiche del deflusso su detti assi, dall'altro rafforza il ruolo prioritario degli assi principali a fronte dei secondari che saranno assoggettati, di contro, a maggiori e molto contenuti perditempo.

Quanto a dire che, sugli assi principali il seppur contenuto maggior traffico ha una probabilità maggiore di poter attraversare "indisturbato" un'intersezione, rispetto alla quale gode del diritto di precedenza, grazie alla riduzione dell'intervallo di accettabilità (gap) degli assi secondari, dovuto all'incremento della densità veicolare (diminuzione del distanziamento) lungo l'asse principale.

Questo porta, gioco forza, ad una minore variabilità delle velocità di percorrenza lungo l'asse, a minor perditempo, e conseguentemente lieve incremento delle velocità medie di percorrenza (che passano dagli attuali 16 km/h a livello di rete a 17 km/h nelle diverse ipotesi di scenario). Ad un incremento, seppur molto contenuto, delle velocità medie di percorrenza corrisponde chiaramente una diminuzione dei tempi medi di percorrenza.



Quest'ultimo è un indicatore socio-economico di primaria importanza: considerato un valore del tempo di viaggio pari a 12 €/h (stimato sulla base del valore medio nazionale derivante dal PIL procapite rapportato alle ore lavorative annue) e ad un risparmio di tempo annuo di circa 180mila ore (derivanti dallo Scenario 03: 71,8h risparmiate dagli utenti che utilizzano la rete modellizzata nella sola ora di punta pomeridiana e, quindi, ricondotto su base giornaliera ed annua) porta ad ottenere un beneficio economico quantificabile in € 2,160 milioni annui ed un beneficio sociale corrispondente alle 180 mila ore annue risparmiate.

Lo stesso dicasi, ad esempio, per l'indicatore connesso con il consumo di carburante, in tale contesto, assume una duplice valenza: sul piano economico e sul piano ambientale. Così ad esempio, per lo Scenario 03 è possibile quantificare in circa 140 mila litri il risparmio annuo di carburante. E' del tutto evidente la duplice valenza di questo indicatore.

- Pag. 3 "... Anche le emissioni inquinanti presentano dati poco comprensibili": la tematica delle emissioni inquinanti prodotte dal traffico veicolare è, come noto, alquanto complessa, e richiederebbe un'ampia trattazione. In linea generale e semplificata, questa si basa su modelli previsionali che possono essere di tipo statico/stazionario, come il modello COPERT riportato ed utilizzato nell'audit di traffico dei proponenti, oppure di tipo dinamico, ovvero che considera le diverse fasi di moto di ogni singolo veicolo di data tipologia che percorre la rete simulata, come il modello emissivo implementato nel modello di microsimulazione dinamica utilizzato dalla scrivente.

E' notorio che le emissioni inquinanti prodotte in atmosfera dal traffico veicolare siano funzione, oltre che dell'entità del traffico stesso e della sua composizione, anche e soprattutto delle fasi di moto dei singoli veicoli che compongono la corrente di traffico. Così ad esempio, il numero di "stop&go" a cui la corrente di traffico è assoggettata implicitamente influisce sulle fasi di moto.

Occorre sempre tenere presente, nel caso di specie, che ci troviamo ad operare su una rete congestionata e che il valore riportato si riferisce sempre al valore medio delle diverse "run" elaborate per ciascuno scenario alternativo.



- Considerazioni sulle “*simulazione dinamiche degli impatti*”, nei successivi punti verranno formulate alcune considerazioni in merito ai risultati delle simulazioni prodotte a corredo dell'audit di traffico presentato dai proponenti:
 - Dal nostro modesto punto di vista, la rete modellizzata risulta piuttosto limitata, 2.2km di rete bidirezionale, che porta a ritenere che le analisi siano state limitate ad una porzione alquanto circoscritta e limitata agli immediati intorni del lotto in esame. Si ritiene, a dovere, che le analisi non siano in grado di rappresentare le condizioni e le dinamiche dei flussi di traffico a livello di rete nonché la mutua interferenza funzionale delle intersezioni limitrofe, come richiesto a livello normativo nonché come previsto dalle linee guida comunali;
 - Rispetto al tema velocità, lascia decisamente perplessi leggere che i risultati del modello dell'audit di traffico evidenzino una velocità media della porzione di rete modellizzata (nell'ora di punta pomeridiana) superiore ai 41 km/h, anche considerando che il nodo chiave a rotatoria Verdi/Fiume/Goldoni (rotatoria di tipo compatto con velocità massima dell'anello circolatorio di 30 km/h) assorbe la quasi totalità del traffico simulato nel modello a supporto dell'audit.

Sulla base delle nostre risultanze, dette velocità sono maggiormente assimilabili a velocità istantanee piuttosto che a velocità medie lungo gli archi della rete, che dovrebbero debitamente tenere in conto le diverse fasi di moto dei veicoli che percorrono la rete stessa.

Difatti, la velocità media istantanea da noi rilevata sull'asse della Via Verdi in direzione Sud, a circa 350 metri a nord della rotatoria con Via Fiume, risulta pari a 44,5 km/h nella fascia diurna che passano a 43,4 km/h nella fascia oraria di punta pomeridiana (17.00-18.00).

A livello modellistico e limitando l'analisi al solo nodo a rotatoria Via Verdi/Via Fiume, lo studio redatto dalla scrivente evidenzia una velocità media per tutti i veicoli che approcciano l'intersezione pari a 22 km/h.

E' del tutto evidente che sia la limitatezza della rete modellizzata



nell'audit di traffico sia, verosimilmente, le velocità di input (velocità di flusso libero, velocità di svolta a sinistra, di svolta a destra, dell'anello rotatorio Verdi/Fiume) influenzano i risultati dell'audit di traffico rispetto a questa batteria di indicatori.

- o La densità veicolare di appena 6.62 veh/km (pari ad 1 veh ogni 150m circa) risultante dall'audit di traffico per lo Scenario 00, rafforza, dal nostro modesto punto di vista, quanto sopra esposto.
- o Gli estensori dell'audit di traffico a pag. 5 affermano *"non si è simulato lo Scenario 02 perché ritenuto troppo penalizzante per l'accessibilità delle nuove funzioni commerciali con allungamenti relativamente significativi dei percorsi, obbligando alcune relazioni al giro attorno all'isolato interessando le Vie Pasubio e Toscanini, anche con l'introduzione di manovre a sinistra da Via Pasubio verso la Via Verdi Nord"*.

Sul punto preme evidenziare l'assoluta correttezza di quanto ivi asserito, che tra l'altro risulta confermato dallo studio redatto dalla scrivente, ma occorre puntualizzare che la problematica messa in luce sussiste, innegabilmente, anche per l'egresso dal comparto qualora questo fosse limitato alla sola Via Fiume o anche al solo traffico commerciale uscente. Sempre che, non realisticamente, si voglia ammettere che tutto il traffico commerciale (e non) uscente dal comparto sia diretto unicamente ad Ovest lungo l'asse della Via Fiume;

- o Non risulta chiaro, dalla lettura delle figure 3.b e 4.b, la variazione dei flussi di traffico presenti al cordone dell'area di studio: ad esempio la Via Verdi presenta un traffico entrante al cordone di 665 veh/h nello Scenario 01 che passano a 672 veh/h nello Scenario 03, la Via Goldoni presenta un traffico entrante al cordone di 206 veh/h nello Scenario 01 che passano a 216 veh/h nello Scenario 03, la Via Fiume presenta un traffico entrante al cordone di 337 veh/h nello Scenario 01 che passano a 335 veh/h nello Scenario 03.

E' chiaro che stante la limitatezza del traffico generato/attratto dal



comparto si parli di modeste quantità ma, dal nostro modesto punta di vista, ci si aspetterebbe un'invarianza della matrice O/D (distribuzione della generazione dei viaggi). Quanto a dire, a titolo esemplificativo, che la domanda generata dal quadrante Nord e diretta al comparto sia sempre la stessa, ovvero che questa non vari al variare del sistema di accessi al comparto ma vari, come di fatto avviene, solamente il percorso terminale (assegnazione) per entrare nel comparto.

Se abbiamo 10 clienti che, a titolo meramente esemplificativo, da Isola Guarnieri hanno scelto di andare alle strutture commerciali insediate nel comparto, questi lo faranno verosimilmente attraverso l'asse della Via Verdi. La variazione del sistema di accessi non dovrebbe influire, pertanto, sulla numerosità di clienti originati da Isola Guarnieri ma solamente sul percorso finale connesso con il sistema di accessi, leggesi accesso diretto da Via Verdi oppure da Via Fiume.

Ovviamente, quanto esposto è frutto unicamente di una attenta lettura dell'audit di traffico e potrebbe risultare carente a causa di alcune informazioni non meglio dettagliate nell'audit stesso;

- Fatto salvo tutto quanto sopra esposto, i risultati delle valutazioni modellistiche dell'audit di traffico evidenziano una pressoché assoluta invarianza, tra i diversi scenari, di tutti gli indicatori trasportistici analizzati in Tabella 1 del richiamato audit di traffico.

Analogamente dicasi per i risultati relativi alle emissioni inquinanti riportati in Tabella 2 dell'audit di traffico, derivanti dall'applicazione della metodologia Copert per condizioni stazionarie di traffico.

Le micro-variazioni osservate nell'audit di traffico rientrano tutte nei limiti di affidabilità e sensibilità del modello di simulazione.

- La valutazione modellistica non entra, purtroppo, nel merito delle implicazioni socio-economiche e, soprattutto, nel merito della tematiche connesse con la sicurezza stradale e delle sue ricadute su due assi interessati da percorsi ciclo-pedonali che corrono in affiancamento al



lotto.

- Si ritiene, anche in relazione a tutto quanto sopra esposto, che le risultanze della valutazione modellistica prodotta dai proponenti non siano sufficientemente “robuste” al fine di supportare, se non forzatamente e volutamente, l’individuazione dello Scenario 01 più performante rispetto allo Scenario 03.



4. Conclusione

Avendo analizzato compiutamente il contributo al procedimento VAS presentato dai proponenti in data 10/03/2017 (prot. n. 12761), a valle delle contro-osservazioni sopra avanzate, alla luce dei risultati modellistici e delle analisi tecniche operate, si conferma che lo Scenario 03 risulta essere quello che, allo stato, è in grado di contenere maggiormente gli impatti indotti dalla realizzazione dell'intervento edilizio allo studio sia in termini di livelli di servizio sia in termini di ricadute socio-economiche e ambientali sia, e soprattutto, in termini di sicurezza implicita ed esplicita nella mutua interazione tra il traffico indotto dal nuovo comparto e la viabilità esistente.