



# PROVINCIA DI MILANO COMUNE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO

PERMESSO DI COSTRUIRE IN DEROGA AI SENSI DELL'ART. 14 C. 1 BIS DEL DPR 380/2001, CAMPO DELLA MODIFICAZIONE M2\_2 LOCALIZZATO TRA VIA FIUME – VIA VERDI  
PROCEDURA DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VAS

## RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE

Direttiva 2001/42/CE – D.lgs 4/2008

SINDACO:

*Eugenio Comincini*

AUTORITÀ PROCEDENTE

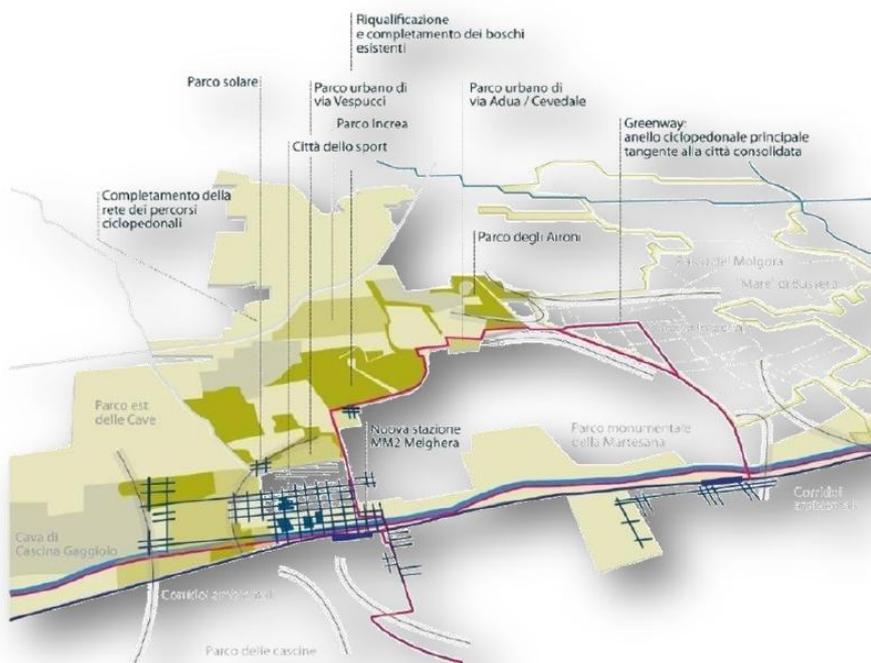
*Arch. Marco Acquati*

AUTORITÀ COMPETENTE

*Arch. Giuseppe Vitagliano*

REDAZIONE RAPPORTO

*Dr. Gianluca Vicini*



STUDIO TECNICO DI CONSULENZA  
IN ECOLOGIA APPLICATA  
Via Mazzola, 17 – 26041 Casalmaggiore CR  
[www.studioecologiaapplicata.it](http://www.studioecologiaapplicata.it)

ADOZIONE: D.C.C. n° ..... del .....

APPROVAZIONE : D.C.C. n° ..... del .....

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Gennaio 2017



## INDICE

1.	QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO .....	3
2.	PREMESSA .....	6
3.	PROPOSTA DI VARIANTE del campo m2_2 via Fiume via Verdi .....	10
3.1	La struttura generale del PGT.....	10
3.2	Il campo della modificazione m 2_2 nel PGT vigente .....	13
3.3	Motivazioni della variante e studi propedeutici.....	18
3.4	La variante al campo della modificazione m 2_2.....	20
3.4.1	Media struttura Alimentare .....	22
3.4.2	Media struttura Non Alimentare .....	22
4.	QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE .....	25
4.1	Sistema dei Vincoli .....	25
4.2	Atmosfera.....	26
4.3	Clima acustico .....	29
4.4	Suolo e sottosuolo.....	33
4.5	Mobilità.....	35
4.5.1	Il modello di analisi.....	40
4.6	Biodiversità (Rete Ecologica) .....	46
5.	VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI .....	48
5.1	Coerenza della variante rispetto ai principi di sostenibilità ambientale .....	48
5.2	Problemi ambientali pertinenti la variante .....	49
5.3	Descrizione dei potenziali effetti attesi e delle possibili soluzioni mitigative .....	49
5.3.1	Atmosfera .....	49
5.3.2	Ambiente acustico .....	50
5.3.3	Suolo, sottosuolo e acque sotterranee .....	50
5.3.4	Mobilità .....	51
5.3.5	Funzionalità ecologica .....	54
5.4	Considerazioni conclusive .....	54



## 1. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO

La verifica di esclusione di un Piano/programma da procedura di VAS è oggi regolata dal D.Lgs 4/2008 e s.m.i, che dispone quanto segue: “per i piani e programmi (...) che determinano l’uso di piccole aree a livello locale e per le modifiche minori dei piani e dei programmi di cui al comma 2, la valutazione ambientale è necessaria qualora l’autorità competente valuti che possano avere effetti significativi sull’ambiente, secondo le disposizioni di cui all’art. 12.2”.

A livello regionale sono state assunte ulteriori determinazioni di dettaglio in merito all’iter procedurale ed alle analisi necessarie al fine di accertare l’insussistenza di effetti significativi sull’ambiente.

In particolare con la recente Dgr. 3836 del 25/7/2012 “Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art.4, l.r. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Approvazione allegato 1u – Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) – Variante al piano dei servizi e piano delle regole” sono state definite le modalità applicative della disciplina di valutazione ambientale in relazione alle varianti a Piano dei Servizi e Piano delle Regole.

In particolare il modello evidenzia:

*Le varianti al piano dei servizi e al piano delle regole, ai sensi dell’articolo 4, comma 2 bis della l r 12/2005, sono soggette a verifica di assoggettabilità a VAS, fatte salve le fattispecie previste per l’applicazione della VAS di cui all’articolo 6, commi 2 e 6, del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n 152 (Norme in materia ambientale), tranne quelle per le quali sussiste la contemporanea presenza dei requisiti seguenti:*

- a) *non costituiscono quadro di riferimento per l’autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE e successive modifiche*
- b) *non producono effetti sui siti di cui alla direttiva 92/43/CEE*
- c) *determinano l’uso di piccole aree a livello locale e/o comportano modifiche minori*

*Per queste varianti minori si procede a verifica di assoggettabilità alla VAS.*

A tal fine è stato dato avvio al procedimento di verifica di assoggettabilità alla VAS con DGC n° 348 del 22.11.2016 che ha individuato l’Autorità procedente e l’Autorità competente per la VAS ed è stata data comunicazione di avvio del procedimento mediante pubblicazione sul sito WEB del Comune e su un periodico locale (AVVENIRE del 21/12/2016)

Con il medesimo atto sono inoltre stati individuati:

- i soggetti competenti in materia ambientale;
- l’irrelevanza di possibili effetti transfrontalieri;
- Le modalità di convocazione della conferenza di verifica.

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 3 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	-------------------



- I settori del pubblico interessati all'iter decisionale
- Le modalità di informazione e partecipazione del pubblico

Ciò in rispondenza a quanto previsto dalla D.G.R. del 5 dicembre 2007 n. 8/6053 e succ. mod. , con cui sono esplicitati gli indirizzi operativi in relazione alla direttiva comunitaria che stabilisce che nel Rapporto Ambientale debbano essere incluse indicazioni in merito a “possibili effetti significativi sull’ambiente, compresi aspetti quali la biodiversità, la popolazione, la salute umana, la flora e la fauna, il suolo, l’acqua, l’aria, i fattori climatici, i beni materiali, il patrimonio culturale, anche architettonico e archeologico, il paesaggio e l’interrelazione tra i suddetti fattori”

Ciò premesso, in rispondenza anche con quanto previsto dalla Direttiva comunitaria, il presente documento analizzerà:

- in quale misura il piano stabilisce una quadro di riferimento per progetti ed altre attività, o per quanto riguarda l’ubicazione, la natura, le dimensioni e le condizioni operative;
- in quale misura il piano influenza altri piani/programmi , inclusi quelli gerarchicamente ordinati;
- pertinenza del piano per l’integrazione delle considerazioni ambientali, in particolare al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile;
- problemi ambientali pertinenti al piano, - rilevanza del piano per l’attuazione della normativa comunitaria nel settore dell’ambiente.

Inoltre va richiamato che l’attuale fase di verifica di assoggettabilità a VAS della variante al Piano delle Regole e al Piano dei Servizi del PGT è conseguente ad una richiesta di permesso di costruire finalizzata ad insediare un attività la cui autorizzazione è soggetta procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi della Direttiva 85/337/CE del 27 giugno 1985 concernente la valutazione di impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati e della successiva Direttiva 97/11/CE del 3 marzo 1997 che modifica la direttiva 85/337/CEE concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati.

Sono infatti molto frequenti le situazioni in cui l’obbligo di effettuare valutazioni ambientali deriva contemporaneamente da diverse normative comunitarie, con la conseguente necessità di individuare procedimenti coordinati in grado di cogliere le sinergie e produrre valutazioni efficaci e non ripetitive. L’obiettivo non può che essere quello di un procedimento di valutazione ambientale coordinato, nel quale accanto ai contenuti dei singoli studi trovino spazio modalità di integrazione nella elaborazione, valutazione e monitoraggio del piano/programma/progetto.

Regione Lombardia ha emanato in materia di raccordo fra procedure di valutazione ambientale disposizioni che, pur talvolta con specificità diversa rispetto al presente caso (es. D.G.R. 22 dicembre 2011 - n. IX/2789), chiariscono tempi e modalità di raccordo fra procedure di valutazione. La normativa di riferimento riferibile al presente caso è data dalla D.G.R. 10 novembre 2010 - n. 761 ed in particolare dall’Allegato 2 “Raccordo tra VAS VIA e VIC”. In sintesi l’allegato, distinguendo le 4 fattispecie riferibili a: a) VAS b) verifica di assoggettabilità a VAS, c) VIA, d) verifica di assoggettabilità a VIA, chiarisce che:

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 4 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	-------------------



- Si prevedono procedure coordinate tra VAS e procedure valutative previste da altre normative comunitarie;
- non si prevedono forme di raccordo tra VIA e altre procedure di valutazione ambientale;
- Si prevede un coordinamento tra la VIA e la VAS, precisando che tutti gli elementi acquisiti in sede di VAS devono essere utilizzati in sede di VIA;
- la verifica di esclusione dalla VIA è effettuata nell'ambito della conferenza di valutazione della VAS;
- Non viene disciplinato in caso dei progetti soggetti a procedura di VIA regionale;

Nell'articolato dell'allegato si precisano infine le modalità di raccordo per le seguenti fattispecie:

- Rapporto tra VIC, Verifica di esclusione dalla VAS e VAS
- Rapporto tra Verifica di esclusione dalla VIA e VAS
- Raccordo tra VAS, VIA e VIC nella programmazione negoziata
- Procedimento coordinato VAS/ VIA/VIC (*è da ritenersi un modello sperimentale riferito unicamente a procedimenti attivati dalla Regione Lombardia, e in particolare a procedimenti di Accordi di Programma promossi dalla Regione*)

Non esiste quindi un raccordo fra procedura di verifica di assoggettabilità a VAS e di VIA, pertanto sarà necessario procedere alla verifica di assoggettabilità a VAS della proposta di modifica del PGT conseguente alla richiesta di Permesso di Costruire, quindi qualora la procedura si concluda con la non assoggettabilità a VAS dovrà essere attivata la procedura di VIA sul progetto, ricordando che tutti gli elementi acquisiti in sede di VAS (Rapporto preliminare) dovranno essere utilizzati in sede di VIA.

Va comunque rimarcato che il presente Rapporto preliminare ha funzione di valutare gli aspetti ambientali conseguenti alla modifica di zonizzazione del PGT vigente, indipendentemente dalle caratteristiche intrinseche del progetto attuativo per il quale viene richiesto il permesso di costruire. Queste ultime infatti troveranno idonea presentazione e analisi all'interno dei documenti della successiva fase di Valutazione di Impatto Ambientale, benché in gran parte vengano forniti e trattati già da presente elaborato.

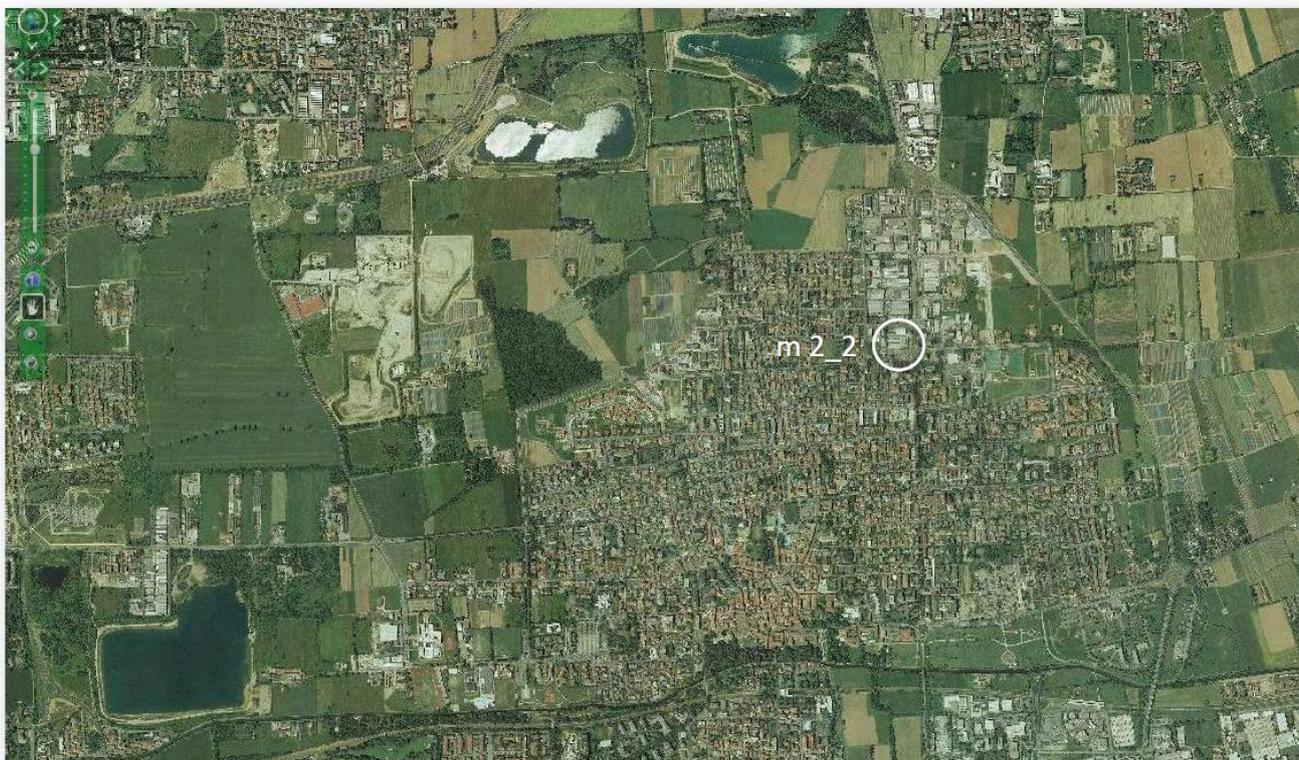
RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 5 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	-------------------



## 2. PREMESSA

Il presente Rapporto Preliminare è stato predisposto in conformità con quanto previsto dalla DCR 351/2007, dalla DGR 761/2010 e della Dgr. 3836 del 25/7/2012 “Determinazione della procedura di valutazione ambientale di piani e programmi – VAS (art.4, l.r. 12/2005; d.c.r. n. 351/2007) – Approvazione allegato 1u – Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) – Variante al piano dei servizi e piano delle regole”. Tale documento ha la finalità di analizzare le potenziali ricadute ambientali correlate alla variante proposta al Piano di Governo del Territorio del Comune di Cernusco sul Naviglio.

Di seguito si propone un’immagine corografica su ortofoto (volo Agea 2012) su cui è localizzata l’area interessata dalla Variante (campo m 2\_2) in esame.



AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Figura 3.1-1 – Corografia del campo della modificazione m 2\_2

La Procedura di Verifica di Assoggettabilità alla VAS seguirà la procedura dettata dalle citate delibere regionali e descritta nello schema seguente.

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 6 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	--------------------------

CONSULENTE AMBIENTALE: STUDIO ECOLOGIA APPLICATA – VIA Mazzola, 17 – 26041 Casalmaggiore (CR) – Tel. e fax 0375.200158 – e-mail: info@studioecologiaapplicata.it



\_Schema generale – Verifica di assoggettabilità\_

Fase del P/P	Processo P/P	Verifica di assoggettabilità alla VAS
<b>Fase 1 Orientamento</b>	P1.1 Orientamenti iniziali della variante al PdS e al PdR	A1.1 Verifica delle interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 – Valutazione di incidenza (zps / sic)
	P1.2 Definizione schema operativo della variante	A1.2 Definizione schema operativo per la Verifica e mappatura del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale coinvolti
		A1.3 Rapporto preliminare della proposta di variante e determinazione degli effetti significativi – allegato II, Direttiva 2001/42/CE
	<b>messa a disposizione e pubblicazione su web</b> (trenta giorni) del rapporto preliminare <b>avviso</b> dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web <b>comunicazione</b> della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati	
<b>Decisione</b>	L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, assume la decisione di assoggettare o meno la variante alla valutazione ambientale (entro 45 giorni dalla messa a disposizione) e informazione circa la decisione assunta	

In Relazione alla verifica delle interferenze con i Siti della Rete Natura 2000, si evidenzia che la variante in oggetto non ha alcuna possibilità di arrecare incidenze significative all'integrità del sistema di rete locale in quanto:

- La variante in esame non prevede la pianificazione dell'intero territorio comunale ma solo quella interna ad un campo esistente già sottoposto nel 2010 con il PGT vigente a specifica procedura di VAS conclusasi con parere motivato finale positivo;
- In comune di Cernusco sul Naviglio non sono presenti siti Natura 2000, il più prossimo - SIC IT2050009 "Sorgenti della Muzzetta" – si colloca 3,2 km. a sud del limite comunale e addirittura a oltre 6,8 km. dall'ambito oggetto di variante.
- Il comune di Cernusco sul Naviglio non è interessato da elementi di primo livello della RER e solo marginalmente da elementi di secondo livello che tuttavia non interessano il campo m 2\_2 e le sue immediate vicinanze.
- In comune di Cernusco la rete verde provinciale e le relative Grandi Dorsali Territoriali non interessano il campo m 2\_2 e le sue immediate vicinanze, attestandosi invece sul Naviglio Martesana e sul PLIS delle Cave;

Per tale ragione la variante non viene sottoposta a specifica procedura di Valutazione di Incidenza. Le figure successive evidenziano la situazione descritta:

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 7 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	-------------------

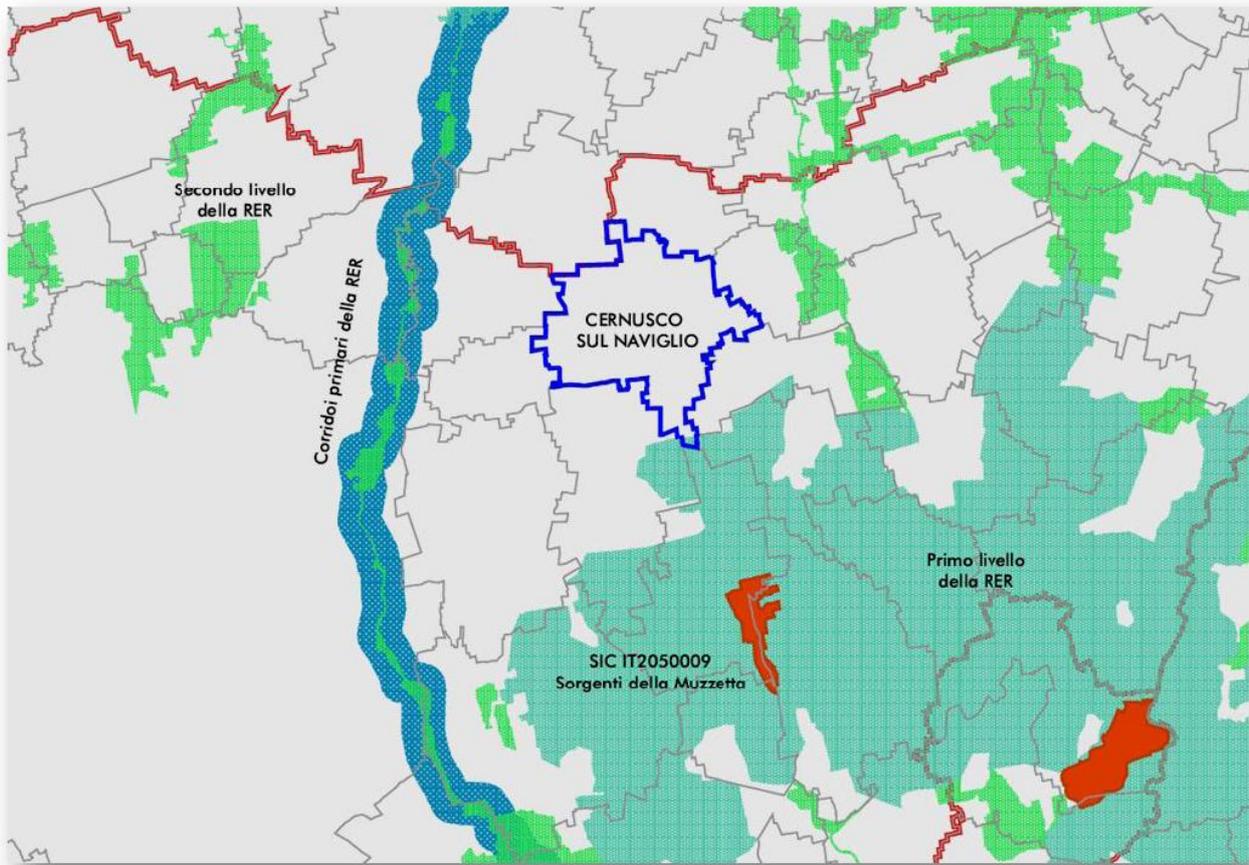


Figura 3.1-2 – Struttura locale della Rete Ecologica Regionale (RER) e Rete Natura 2000

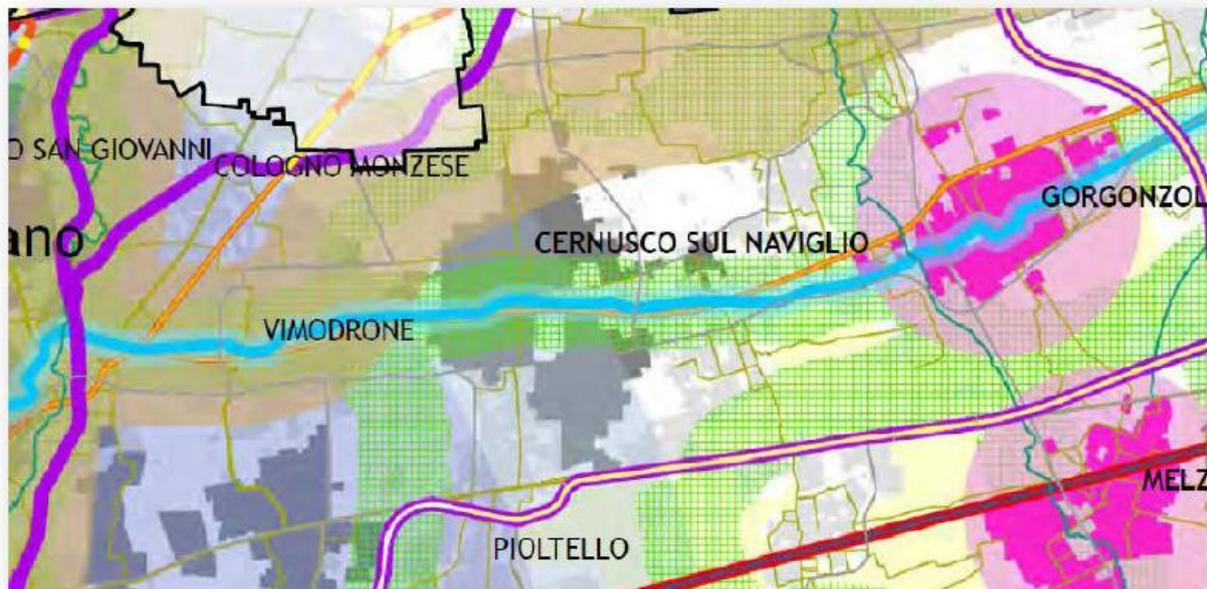


Figura 3.1-3 Struttura locale delle Rete verde provinciale

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente



Il presente Rapporto Preliminare sarà quindi messo a disposizione e pubblicato sul sito web del Comune e sul sito regionale dedicato (SIVAS) per 30 giorni a seguito dei quali l'autorità competente, d'intesa con l'autorità procedente, assumerà la decisione di assoggettare o meno la variante alla Valutazione Ambientale Strategica.

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 9 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	--------------------------



### 3. PROPOSTA DI PERMESSO DI COSTRUIRE IN DEROGA DEL CAMPO M2\_2 VIA FIUME VIA VERDI

#### 3.1 LA STRUTTURA GENERALE DEL PGT

Il comune di Cernusco sul Naviglio è dotato di Piano di Governo del Territorio approvato con DCC n° 85 del 29.10.2010 e in vigore dalla data di pubblicazione sul Burl avvenuta in data 11.05.2011 (Serie avvisi e concorsi n° 19). Successivamente è stata approvata con atto del C.C. n. 89 del 19/12/2013, divenuta efficace con la pubblicazione sul Burl del 12/02/2014, la prima Variante al PGT.

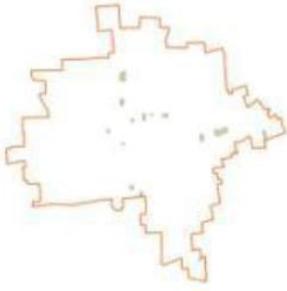
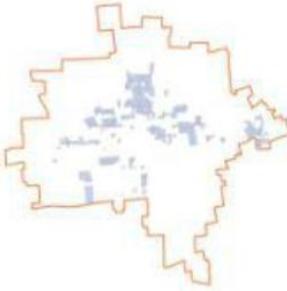
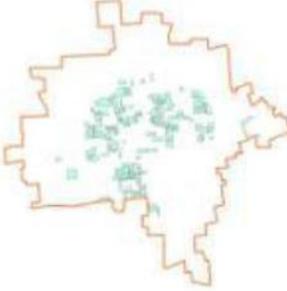
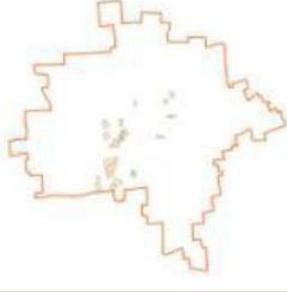
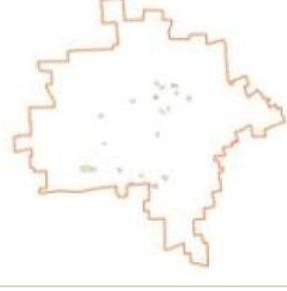
L'articolazione del PGT di Cernusco sul Naviglio, per quanto riguarda gli aspetti insediativi è basata sulla suddivisione dell'edificato esistente e di progetto in Campi. Di campi, i cui nomi individuano la strategia prevalente di azione, ne sono stati previsti di tre tipologie, quelli della Conservazione, quelli dell'Adeguamento e quelli della Modificazione. Ogni tipologia di campo al suo interno è ulteriormente suddivisa in relazione alla collocazione e connotazione del singolo campo. Anche se l'attuale fase di variante riguarda un unico campo della modificazione è opportuno fornire un quadro generale, ancorché sintetico dell'intero insieme comunale dei campi.

	<p><b>Campi della conservazione c1</b></p> <p>I campi della conservazione c1 comprendono le parti del territorio che costituiscono il nucleo centrale di antica formazione del comune e che pertanto hanno nell'insieme valore storico e paesaggistico</p>
	<p><b>Campi della conservazione c2</b></p> <p>I campi della conservazione c2 comprendono le parti del territorio comunale interessate da nuclei cascinali di antica formazione e che pertanto presentano caratteristiche di pregio storico, architettonico e paesaggistico</p>
	<p><b>Campi della conservazione c3</b></p> <p>I campi della conservazione c3 comprendono le parti del territorio comunale interessate da edifici e spazi aperti aventi caratteristiche di pregio storico, architettonico e paesaggistico.</p>

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 10 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



	<b>Campi dell'adeguamento a1</b> I campi dell' adeguamento a1 comprendono le parti del territorio interessate da manufatti residenziali mono familiari o bi-familiari con ampi spazi aperti di pertinenza ad uso di giardino privato all' interno di tessuti edilizi densamente edificati
	<b>Campi dell'adeguamento a2</b> I campi dell' adeguamento a2 comprendono le parti del territorio interessate da manufatti residenziali a bassa densità, mono familiari o bi-familiari, isolati al centro di uno spazio aperto ad uso di giardino o cortile. Gli edifici sono generalmente arretrati rispetto al limite del lotto.
	<b>Campi dell'adeguamento a3</b> I campi dell'adeguamento a3 comprendono tessuti residenziali composti da lotti a media densità, con tipologie edilizie a palazzina, a villa o a schiera, con altezza prevalente di tre piani localizzate al centro del lotto o su fronte strada e organizzate secondo un impianto regolare con maglia di lottizzazione definita e riconoscibile.
	<b>Campi dell'adeguamento a4</b> Comprendono tessuti residenziali composti da lotti ad alta densità, con tipologie edilizie in linea, a blocco e a torre con altezza pari o superiore a quattro piani localizzate al centro del lotto, all' interno di un ampio spazio privato condominiale utilizzato a giardino o a cortile, o su fronte strada. Si tratta di un tessuto ad alta densità derivante da pianificazione degli anni 70 e 80 nonché da Piani di Zona di edilizia economica e popolare
	<b>Campi dell'adeguamento a5</b> I campi dell' adeguamento a5 comprendono le parti composte dall' aggregazione di edifici, di media o alta densità, in linea, a blocco, isolati. E' caratterizzante la compresenza della funzione residenziale con quella commerciale e artigianale al piano terra, nelle parti comunicanti con il fronte strada e sporadica presenza di funzioni terziarie ai piani superiori



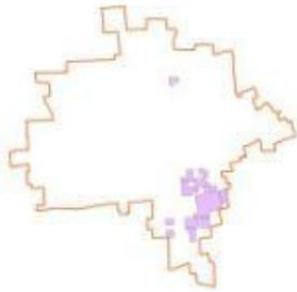
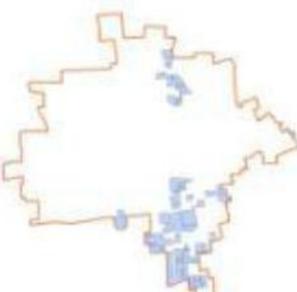
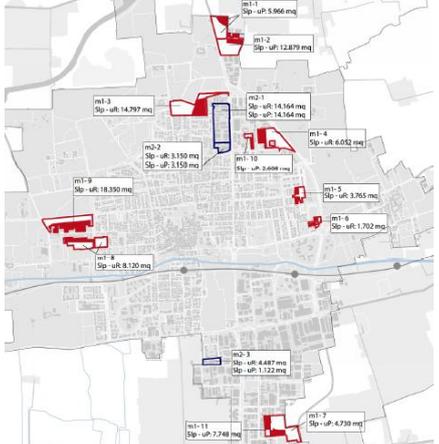
	<p><b>Campi dell'adeguamento a6</b></p> <p>I Campi a6 comprendono i lotti di grandi dimensioni destinati ad attività produttive, attività legate al commercio, alla distribuzione e alla logistica legate alla produzione, comprese quelle non destinate alla vendita, sia ad attività direttamente connesse alle forme della ricerca e dell'innovazione tecnologica. Grandi recinti produttivi delimitati da infrastrutture viarie con edifici e servizi di supporto alle attività in comune (condomini industriali): piastre (monoplanari o commerciali), capannoni, strutture prefabbricate, complessi produttivi e terziari</p>
	<p><b>Campi dell'adeguamento a7</b></p> <p>I campi dell'adeguamento a7 comprendono i lotti destinati ad attività produttive, attività legate al commercio, alla distribuzione e alla logistica legate alla produzione, comprese quelle non destinate alla vendita, sia ad attività direttamente connesse alle forme della ricerca e dell'innovazione tecnologica: piastre monoplanari, capannoni, strutture prefabbricate, complessi produttivi e terziari</p>
	<p><b>Campi della modificazione</b></p> <p>disciplinano le parti del territorio in cui il Piano delle Regole prevede la realizzazione di interventi di completamento o di riqualificazione urbana in continuità con il tessuto edilizio esistente. Non essendo stati previsti "ambiti di trasformazione" dal Documento di Piano, queste sono le parti in cui è ammesso l'insediamento della quasi totalità del nuovo carico insediativo del PGT.</p> <p>Il Piano delle Regole distingue le parti in cui è previsto il consumo di nuovo suolo indotto dalla realizzazione degli interventi (campi m1) da quelle in cui il nuovo carico insediativo prevede la riqualificazione di parti già urbanizzate senza quindi interessare nuovo suolo (campi m2)</p>

Figura 3.1-1 - Schema generale dei campi del PGT

L'attuale fase di variante riguarda un unico campo della modificazione, l'm2\_2, la cui attuazione quindi non prevede nuovo consumo di suolo ed in particolare la ridestinazione di un'area da terziario a commerciale, riorganizzazione che coinvolge sia le destinazioni d'uso che a servizi e pertanto comporta variante ai PdR e PdS.

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 12 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------

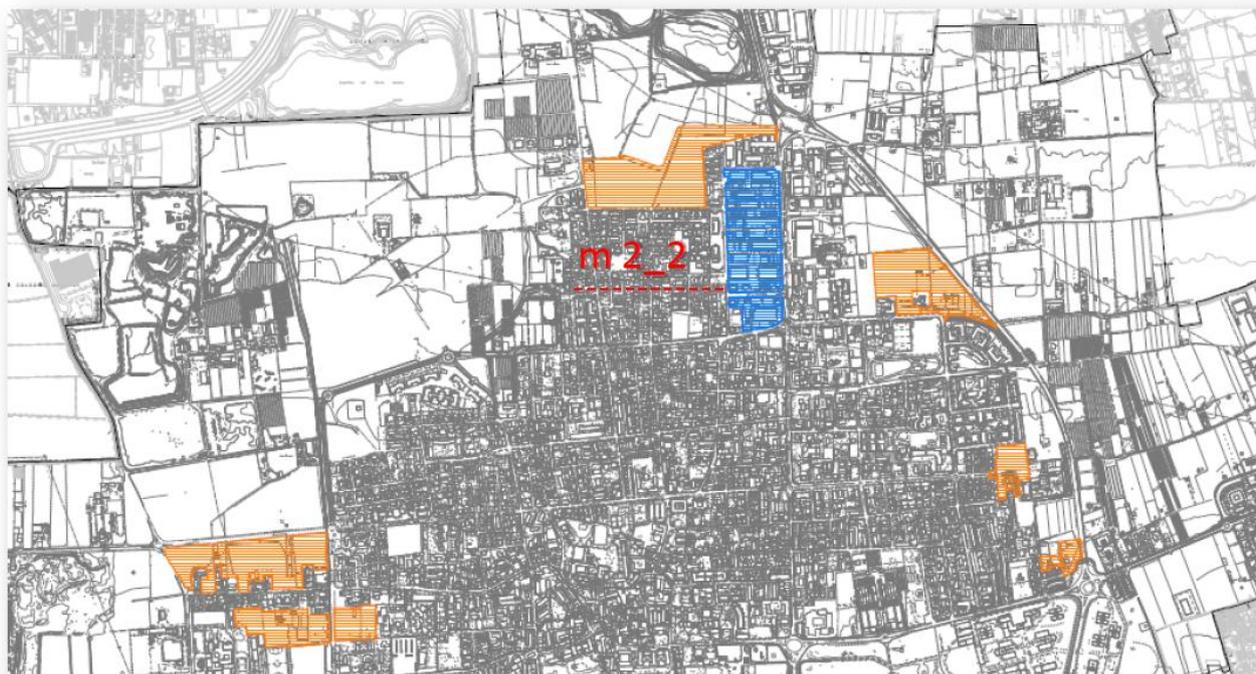


Figura 3.1-2 – collocazione del campo m2\_2

### 3.2 IL CAMPO DELLA MODIFICAZIONE M 2\_2 NEL PGT VIGENTE

Il Piano delle Regole suddivide il territorio sottoposto alla sua disciplina in tre grandi ambiti territoriali. Il primo è rappresentato dagli Ambiti del tessuto urbano consolidato (art.10 comma 1 lett.a della LR 12/2005) e include l'intero tessuto edificato di Cernusco. Questo è articolato al fine di comprendere tanto le parti, più o meno recenti, su cui è già avvenuta l'urbanizzazione dei suoli ("campi della conservazione" e "campi dell'adeguamento"), tanto quelle in cui gli interventi di ristrutturazione urbanistica o i nuovi interventi di urbanizzazione disciplinati dal Piano delle Regole si inseriscono all'interno di uno scenario di completamento del circostante tessuto edilizio esistente ("campi della modificazione").

I campi della modificazione disciplinano le parti del territorio in cui il Piano delle Regole prevede la realizzazione di interventi di completamento o di riqualificazione urbana in continuità con il tessuto edilizio esistente. Non essendo stati previsti "ambiti di trasformazione" dal Documento di Piano, queste sono le parti in cui è ammesso l'insediamento della quasi totalità del nuovo carico insediativo del PGT.

Fra i campi della modificazione il Piano delle Regole distingue le parti in cui è previsto il consumo di nuovo suolo indotto dalla realizzazione degli interventi (campi m1) da quelle in cui il nuovo carico insediativo prevede la riqualificazione di parti già urbanizzate senza quindi interessare nuovo suolo permeabile (campi m2).

Per i campi m2 il Piano delle Regole persegue i seguenti obiettivi:



- la riqualificazione di tessuti edilizi caratterizzati prevalentemente da manufatti edilizi sottoutilizzati, in via di dismissione o già dismessi;
- l'integrazione di questi tessuti alle parti circostanti della città, attraverso la definizione di assi di fruibilità pubblica e di spazi di interesse generale;
- la qualificazione di un fronte commerciale e terziario lungo Via Verdi;
- la realizzazione di un fronte residenziale su Via Pasubio;
- la realizzazione di assi pedonali di connessione tra Via Verdi e Via Pasubio e tra Via Fiume e Via Toscanini;
- la riqualificazione degli assi viari di Via Pasubio, Via Verdi, Via Fiume, Via Toscanini;
- l'insediamento di destinazioni d'uso tra di essi compatibili (residenziali, commerciali, terziarie).

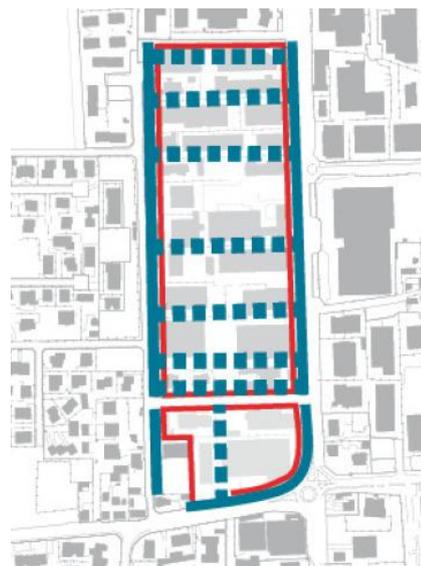
La disciplina del Piano delle Regole, al fine di meglio precisare gli esiti morfologici attesi dall'attuazione degli interventi, detta una serie di prescrizioni e indicazioni finalizzate all'orientamento della progettazione di spazi aperti ed edifici, riportate di seguito

Le disposizioni relative a specifici campi della conservazione e campi dell'adeguamento e a tutti i campi della modificazione sono accompagnate da schede contenenti oltre ai parametri edilizi e urbanistici e alle modalità attuative, la descrizione, gli obiettivi degli interventi previsti e le indicazioni preliminari per la progettazione. Queste, nel caso dei campi della modificazione riguardano: gli spazi pubblici e gli spazi privati, il paesaggio urbano, le forme dell'edificato, gli elementi dello spazio aperto di uso pubblico;

La disciplina urbanistica del Campo della Modificazione m 2 2 è specificata dal vigente Piano di Governo del Territorio secondo quanto disposto dagli articoli 53.4 e 55 delle Disposizioni di Attuazione del Piano delle Regole del PGT. In particolare l'art. 53.4 fornisce i seguenti indirizzi:

#### SPAZI PUBBLICI E SPAZI PRIVATI

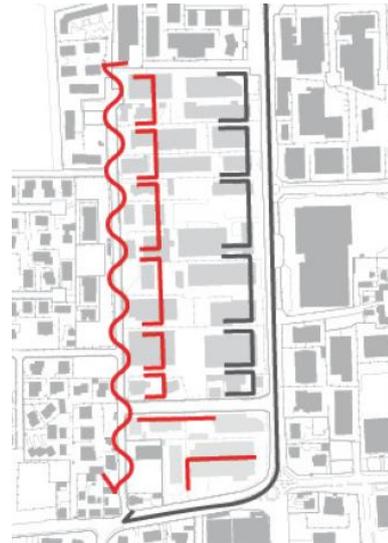
Le superfici fondiari (linea rossa) individuate dai singoli piani attuativi si dispongono nella parte centrale dei due isolati compresi tra le vie Verdi e Pasubio. Le aree verdi pubbliche sono disposte prioritariamente lungo le due vie, interessando l'intero tratto di via Pasubio fino all'intersezione con via Fiume (campo a5\_23), secondariamente, all'interno dei lotti per creare piccoli giardini protetti e collegamenti pedonali tra le due strade. La disposizione dei parcheggi pubblici o asserviti ad uso pubblico non dovrà interrompere la continuità degli spazi verdi lungo le due strade.





PAESAGGIO URBANO

L'insieme degli spazi verdi realizzati progressivamente attraverso differenti piani attuativi permette di realizzare su via Pasubio un paesaggio caratterizzato dagli spazi verdi di forme e dimensioni differenziate connessi da una fascia continua alberata e ciclopedonale. Gli edifici residenziali sono disposti in modo da creare continuità tra lo spazio verde privato e le superfici permeabili con lo spazio verde pubblico. Il fronte di Via Verdi è caratterizzato da un'alberatura continua affiancata al percorso ciclopedonale.



RAPPORTI TRA USI CONSENTITI E AFFACCI STRADALI

Gli edifici residenziali (retino rosso) si attestano su via Pasubio arretrandosi dal fronte stradale per realizzare una sequenza di aree verdi di uso pubblico. Gli edifici terziari e commerciali (aree grigie) si attestano su via Verdi realizzando una sequenza di spazi pubblici per la sosta veicolare connessi alle attrezzature terziarie e commerciali.

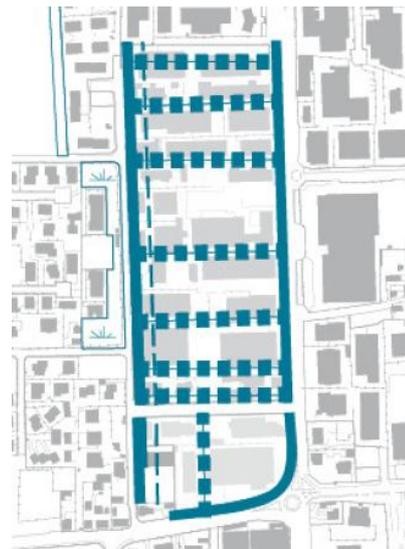


GLI ELEMENTI DELLO SPAZIO APERTO DI USO PUBBLICO

I due percorsi ciclopedonali attestati sulle vie Pasubio e Verdi danno accesso all'insieme di parchi a Nord della città e al percorso ciclabile che circonda la città. Nell'insieme il grande isolato si caratterizza per la presenza di molti differenti piccoli spazi pubblici a stretto contatto con il contesto residenziale di nuova realizzazione. I filari alberati definiscono:

- le aree pubbliche su via Pasubio, prevalentemente verdi;
- le aree pubbliche su via Verdi, parcheggi, piazze pavimentate e aree verdi
- le aree pubbliche poste trasversalmente alle due vie.

Lungo via Fiume si attestano una serie di spazi pubblici (piazze e aree verdi); da qui un collegamento



AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 15 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



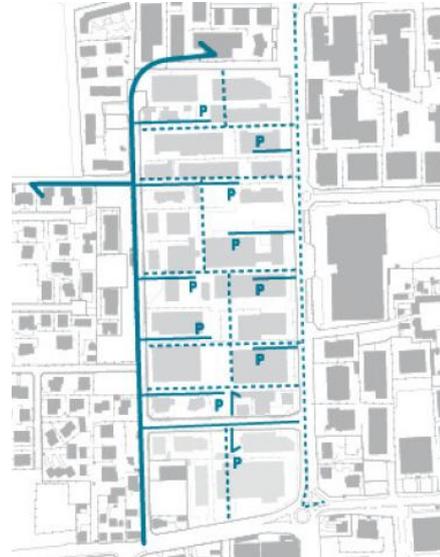
trasversale (percorso pedonale e ciclabile e aree verdi di uso pubblico), in corrispondenza di via Pola, consente una nuova relazione con via Toscanini.

#### VIABILITÀ E MOBILITÀ LENTA

L'allargamento della via Pasubio può, se necessario, comportare il ridisegno della carreggiata, il coinvolgimento delle aree verdi pubbliche presenti sul lato ovest della strada con eventuali disassamenti dell'asse stradale. Il ridisegno della strada comporta la creazione di fasce verdi continue, di un marciapiede e di un percorso ciclopedonale.

Gli ingressi carrabili su via Verdi dovranno essere organizzati in modo da limitare il più possibile le interruzioni del percorso ciclopedonale esistente. I due isolati dovranno essere attraversati ove possibile da percorsi pedonali e ciclabili di connessione tra gli spazi verdi interni, indipendenti dagli accessi e percorsi carrabili su cui si attestano le aree per parcheggi pubblici o di uso pubblico.

Gli accessi carrabili al campo m2\_2 dovranno attestarsi preferibilmente su via Toscanini. Un collegamento pedonale e ciclabile in corrispondenza di via Pola assicura il collegamento tra via Fiume e via Toscanini. E' previsto anche il collegamento carrabile tra via Cavalcanti e via Pasubio.



Gli obiettivi del campo della modificazione m 2-2 sono:

- la riqualificazione edilizia e ambientale del tessuto urbano
- la riqualificazione della via Toscanini;
- la realizzazione di un fronte edilizio lungo la via Fiume;
- la realizzazione di una permeabilità ciclopedonale tra via Fiume e via Toscanini.
- la realizzazione di un'insieme di spazi pubblici su via Verdi e su via Pasubio.

Fra le norme che definiscono il quadro per l'attuazione degli interventi si richiamano ( art. 55.5)

a) Intervento subordinato a redazione di piano attuativo.

b) Il campo si articola in due parti separate dalla prevista fascia alberata centrale ad uso pubblico avente una dimensione minima pari a 10,50 m. Nei lotti prospettanti su via Verdi le destinazioni d'uso uT e uC sono

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 16 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



ammesse come uso esclusivo. Nel lotti prospettanti su via Pasubio le destinazioni d'uso uR e uC1 per la tipologia VIC sono ammesse come uso esclusivo.

e) Riguardo alla ristrutturazione edilizia, per interventi conformi di cui ai punti b e c, la verifica del rispetto dei parametri edilizi ed urbanistici previsti, è prescritta oltre che per la nuova costruzione, anche nel caso di interventi di ristrutturazione edilizia che comportino la demolizione e la successiva ricostruzione dell'organismo edilizio esistente con una sagoma maggiore e/o con un sedime maggiore e/o diversamente collocato rispetto a quello preesistente.

g) Gli interventi soggetti a piano attuativo dovranno prevedere:

- la definizione degli spazi pubblici in conformità alle indicazioni progettuali contenute all'interno della scheda; la cessione di una fascia di spazi pubblici lungo via Pasubio; tale fascia dovrà avere una larghezza minima pari a 5 metri;

- la cessione di una fascia di spazi pubblici lungo la via Fiume nella misura e conformazione riportata nella relativa scheda di progetto;

- la realizzazione di un percorso ciclopedonale alberato ed attrezzato avente una larghezza minima di 10,50 m, a collegamento delle vie Fiume e Toscanini;

- la cessione di una fascia di spazi pubblici lungo via Verdi di uno spessore minimo di 5 m.

In merito infine all'ammissibilità di attività di commercio al dettaglio in sede fissa il PGT individua e definisce cartograficamente le "zone a prevalente connotazione commerciale" quali ambiti caratterizzati da una specifica connotazione commerciale localizzati lungo gli assi della Padana Superiore, della via Mazzini, di via Torino e del tratto nord di via Verdi connesso con la S.P. 121. Per tali ambiti è di seguito specificata l'ammissibilità dell'insediamento degli esercizi commerciali di vendita al dettaglio in sede fissa.

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Ammissibilità commercio al dettaglio in sede fissa (uC1) nelle zone a prevalente connotazione commerciale						
	Zone a prevalente connotazione commerciale					
	Via Torino	Via Mazzini	via Padana Superiore (a)		via Verdi nord/SP 121	
			ambito Ovest	ambito Est	via Verdi	SP 121
VIC	SI	SI	SI	SI	SI	SI
MS1	SI	SI	SI	SI	SI	SI
MS2	SI	SI	SI	SI	SI	SI
MS3	SI	NO	NO	NO	NO	SI
GS	Attività NON insediabili					

(a) non è ammesso l'insediamento di centri commerciali formati dall'aggregazione di più MS

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 17 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



### 3.3 MOTIVAZIONI DEL PERMESSO DI COSTRUIRE IN DEROGA E STUDI PROPEDEUTICI

Con Deliberazione della Giunta comunale n° 192 del 19.07.2016 è stato approvato l'atto di indirizzo per la realizzazione di un nuovo insediamento commerciale nel campo della modificazione m 2\_2, da valutarsi con le procedure della richiesta di permesso di costruire in deroga.

Tale atto prende in considerazione gli obiettivi del Piano delle regole per il campo in esame, l'attuale destinazione dell'area ad attività produttive dismesse, le previsioni della richiesta di permesso di costruire in deroga che indicano la demolizione del fabbricato esistente, la costruzione di un nuovo edificio destinato a due Medie strutture di Vendita (una alimentare e una non) ognuna con superficie inferiore agli 800 mq organizzate in forma di centro commerciale, la creazione di un parcheggio a raso in parte destinato a cessione pubblica. Specifica inoltre che in base alle previsioni del PGT vigente è previsto, nel campo in esame e come destinazione d'uso esclusiva, l'insediamento di un'unica media struttura commerciale e di un analogo struttura a terziario, mentre evidenzia che il DPR 308/2001 per aree industriali dismesse è ammessa la richiesta di permesso di costruire in deroga alle destinazioni d'uso solo previa deliberazione del Consiglio comunale che ne attesti l'interesse pubblico. Infine prevede la redazione di perizie volte a verificare e quantificare l'interesse pubblico mentre riserva alla Giunta comunale la formulazione di indirizzi in merito all'opera pubblica da realizzarsi.

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

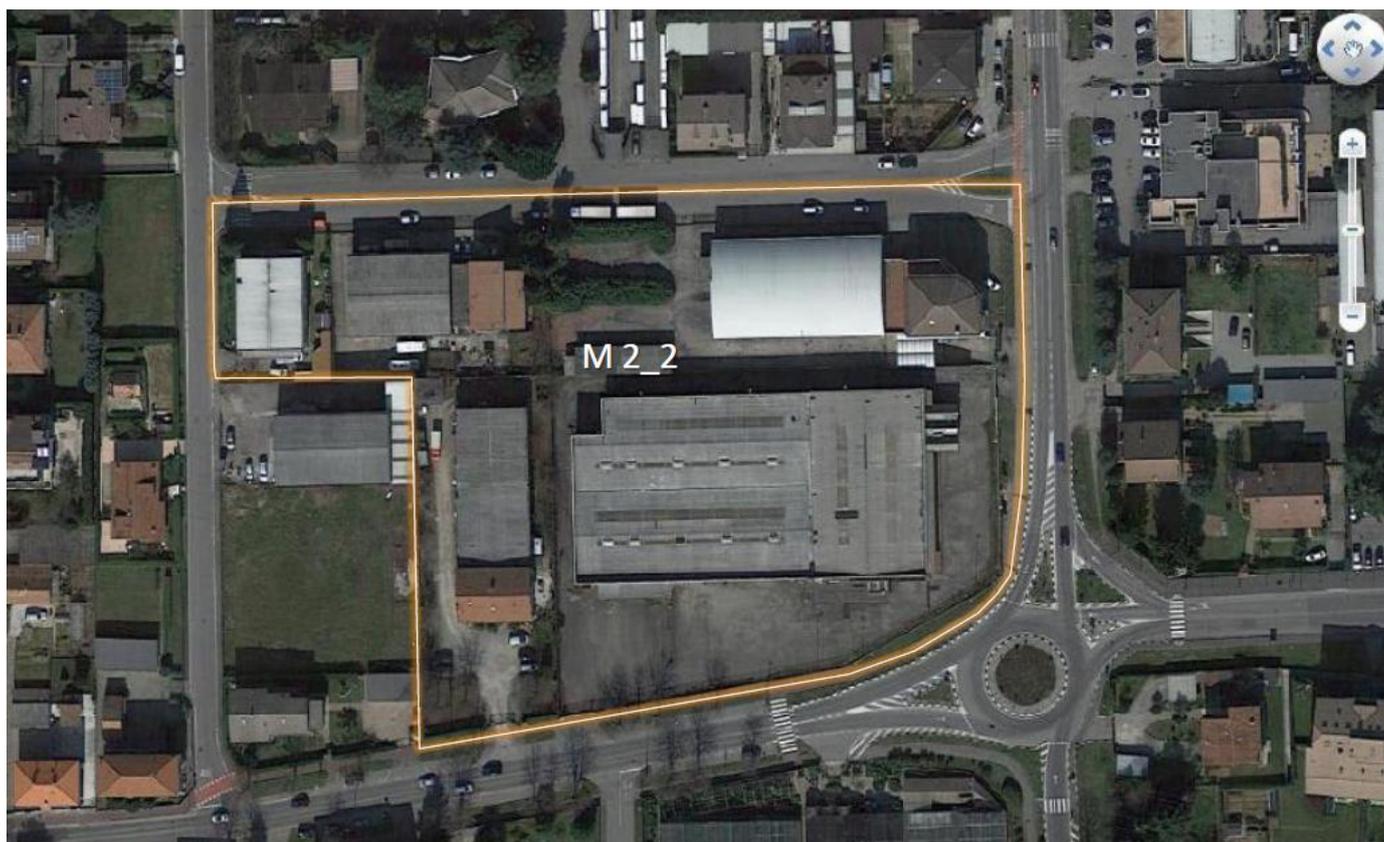


Figura 3.3-1 stato del campo M 2\_2 al marzo 2015

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 18 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------



Figura 3.3-2 stato attuale dell'edificio in esame

Con successivo atto di Giunta comunale n° 305 del 02.11.2016 venivano approvate le perizie valutative riferite al maggior valore generato dall'intervento richiesto in deroga e la monetizzazione per la mancata cessione dell'area a servizi, ed inoltre l'individuazione quale opera pubblica da realizzarsi il rifacimento della pubblica illuminazione di Via Verdi nel tratto compreso tra la rotonda Verdi/Fiume( adiacente all'intervento m2\_2) ed il limite Nord della competenza comunale, rotonda policentrica Città Metropolitana.

In considerazione di quanto richiamato, la proposta progettuale alla base dell'attuale proposta di permesso di costruire in deroga, prevede una diversa articolazione urbanistica del Campo m 2\_2 rispetto alle previsioni dello strumento urbanistico vigente, pur rispettandone tutte le principali prescrizioni edificatorie.

Considerato infatti che il vigente PGT ritiene possibile l'insediamento sul lotto in esame delle destinazioni d'uso Terziario e Commerciale come uso esclusivo con la possibilità di insediare una sola MS2, l'Operatore ha consegnato una nota di adesione in data 06/05/2016 prot. 23399 e successiva integrazione in data 22/06/2016 prot.n.31650, finalizzata all'avvio dell'iter amministrativo inerente la procedura del Permesso di Costruire in deroga per l'inserimento della seconda MS2, mediante cambio di destinazione d'uso da terziario a commerciale.

Il ricorso al predetto strumento attuativo è dovuto alla circostanza che le quantità commerciali previste dal PGT per l'asse viario della Via Verdi a Nord sono precisate nelle disposizioni di attuazione del Piano delle Regole nelle tabelle specifiche relative "Ammissibilità commercio al dettaglio in sede fissa nelle "zone a prevalente connotazione commerciale "fra tali zone è ricompreso il campo m2\_2 che afferisce alla zona di via Verdi nord.

Conseguentemente, dalla tabella citata, si evince che la tipologia ammissibile è la MS2 cioè fino ad 800 mq di Superficie di vendita; la richiesta dell'Operatore eccede la previsione del PdR per lo specifico campo m2\_2.

La proposta infatti si incardina su un progetto monofunzionale commerciale, che assorbe quasi completamente l'It del Campo, ed implica altresì la radicale rivisitazione della distribuzione plani volumetrica con l'edificazione di un

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 19 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------



solo edificio centrale suddiviso nelle due unità di vendita, con ingressi ed uscite al lotto comuni e comuni spazi di manovra e di parcheggio.

Di conseguenza, la proposta presentata implica la modifica del PGT, sia con riguardo agli indici edificatori delle destinazioni sia con riguardo all'assetto plani volumetrico. In coerenza con le disposizioni del Piano delle Regole del PGT vigente, nel comparto m2-2 è prevista una fascia alberata e ciclopedonale di collegamento tra la via Fiume e la via Toscanini, ad uso pubblico di larghezza minima pari a 10,50 m., in posizione centrale. La necessità di ottenere una buona fruibilità dell'area progettata pone limitazioni alla previsione di individuare la fascia ciclopedonale di 10,50 m localizzata interamente all'interno del lotto in oggetto: ciò comporterebbe una sensibile riduzione della consistenza e della fruibilità degli spazi di sosta e parcheggio (essenziali per le attività commerciali che andranno insediate) ed inoltre non si avrebbe uno sbocco rettilineo su via Toscanini essendo presenti sul lotto a nord edifici di cui non è prevista la demolizione.

A seguito di tali considerazioni la proposta prevede la cessione di uno spazio finalizzato alla realizzazione della pista ciclopedonale riducendo la fascia ciclopedonale alberata viene dunque posizionata nella zona adiacente al confine ovest del lotto e prevista per una larghezza di m 5.50, prevedendo in questo modo la possibilità di localizzare la restante parte di m 5.00 all'interno del lotto adiacente lungo il confine ovest, in caso di futura attuazione. Al fine di verificare l'opportunità di procedere all'approvazione del PDC in deroga l'Amministrazione, anche tramite gli operatori che avevano proposto l'iniziativa, ha dato corso alla redazione di diversi documenti capaci di analizzare i vari aspetti coinvolti. I documenti prodotti, spesso riassunti nei successivi capitoli, sono i seguenti:

- Relazione di caratterizzazione ambientale dei terreni
- Relazione previsionale di Clima acustico
- Relazione geologica geotecnica
- Relazione tecnica
- Studio dell'impatto del traffico

### 3.4 IL PDC IN DEROGA DEL CAMPO DELLA MODIFICAZIONE M 2\_2

La proposta progettuale alla base del PDC in deroga è limitata al singolo sub comparto e non a tutto il campo e prevede una diversa destinazione del Campo m 2\_2 rispetto alle previsioni dello strumento urbanistico vigente, pur rispettandone tutte le principali prescrizioni edificatorie, ed in particolare l'insediamento di due medie strutture di vendita una alimentare l'altra non alimentare.

L'intero intervento, negli elaborati relativi al PdC, prevede due accessi carrai a doppio senso di marcia collocati sulle due vie perimetrali che consentono un agevole ingresso/uscita ai parcheggi comuni, posti all'interno del comparto. La fascia ciclopedonale alberata viene proposta nella zona adiacente il confine ovest del lotto, che consente una agevole prosecuzione della pista verso nord in virtù degli spazi disponibili con una larghezza ridotta a 5,50 metri. Nel complesso si avrà un percorso ciclabile di 2,50 metri delimitato da due aiuole di 1,50 m ciascuna ospitanti alberature in filare di medie dimensioni. Anche su via Verdi coerentemente con il PGT viene individuata una fascia di almeno 5 metri adibita a verde, assente su via fiume a causa del rispetto dell'elettrodotto.

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 20 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



Figura 3.4-1 Fotoinserimenti



AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente



### 3.4.1 Media struttura Alimentare

#### 3.4.1.1 Descrizione dell'Immobile

La nuova media struttura alimentare in progetto, è composta da due distinte zone:

- La "sala vendita" di circa 800 mq con bussola d'ingresso, zona casse e spazio vendita propriamente detto con scaffalature varie e banconi/settori merceologici specializzati (frutta, verdura, freschi, surgelati, gastronomia, ecc...).
- La zona servizi/magazzino di circa 350 mq in cui è stato ricavato uno spazio per il deposito delle merci con l'accesso diretto dalla rampa di carico/scarico esterna con le relative celle frigorifere; nel blocco servizi sono invece collocati i servizi igienici sia per il pubblico che per il personale, nonché un ufficio e il deposito rifiuti (quest'ultimo con accesso dall'esterno).

#### 3.4.1.2 Descrizione dell'attività da insediare

Nella porzione di immobile di cui trattasi verrà insediata un'attività di vendita al dettaglio di prodotti in larghissima parte alimentari, tipologia "discount" rivolta ad una vasta platea di utenti.

In considerazione poi della localizzazione del nuovo punto vendita, del bacino di utenza di riferimento, nonché degli altri negozi simili dislocati sul territorio si prevede un afflusso medio di 200 persone/giorno con punte di 300÷350 nelle giornate di fine settimana.

### 3.4.2 Media struttura Non Alimentare

#### 3.4.2.1 Descrizione dell'Immobile

La nuova media struttura non alimentare in progetto è composta da due distinte zone:

- La "sala vendita" di circa 700 mq con bussola d'ingresso, zona casse e spazio vendita propriamente detto con scaffalature varie e banconi/settori merceologici specializzati (detersivi, igiene personale e per la casa, profumeria, cosmetica, ecc...).
- La zona servizi/magazzino di circa 200 mq in cui è stato ricavato un ampio spazio per il deposito delle merci con l'accesso diretto dalla zona pertinenziale esterna; nel blocco servizi sono invece collocati i servizi igienici sia per il pubblico che per il personale, nonché un locale carica batterie per sollevatore elettrico.

#### 3.4.2.1 Descrizione dell'attività da insediare

Nella porzione di immobile di cui trattasi verrà insediata un'attività di vendita al dettaglio di prodotti non alimentari, in particolare prodotti di vario genere sia per la pulizia che per l'igiene, profumi, cosmetici.

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 22 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



In considerazione poi della localizzazione del nuovo punto vendita, del bacino di utenza di riferimento, nonché degli altri negozi simili dislocati sul territorio si prevede un afflusso medio di 150 persone/giorno con punte di 200÷250 nelle giornate di fine settimana.



Figura 3.4-2 – Fotosimulazione

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente



-  Area privata a servizio dei fabbricati
-  Area già ad uso pubblico

-  Edificio in progetto
-  Limite di edificabilità
-  Superficie permeabile del lotto
-  Dotazione parcheggi ai sensi L. 122/89 - MS2 alimentare
-  Dotazione parcheggi ai sensi L. 122/89 - MS2 non alimentare

-  Confine del lotto
-  Area per servizi ad uso pubblico - PARCHEGGI - MS2 alimentare
-  Area per servizi ad uso pubblico - PARCHEGGI - MS2 non alimentare
-  Area per servizi ad uso pubblico - PISTA CICLOPEDONALE
-  Area per servizi ad uso pubblico - ALTRI SERVIZI



#### 4. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

Con Delibera di Consiglio Comunale n.° 85 del 29/10/2010 (BURL n.° 19 del 11/05/2011) è stato approvato il P.G.T. del Comune di Cernusco sul Naviglio (MI). Successivamente sono state approvate varianti finalizzate a correggere negli elaborati grafici errori materiali di perimetrazione. Con Delibera di Consiglio Comunale n. 89 del 19/12/2013 (BURL n. 07 del 12/02/2014) è stata approvata la Variante n. 1 al P.G.T. vigente volta ad adeguare gli atti del PGT (disposizioni comuni, documento di piano, piano delle regole, piano dei servizi) alla programmazione urbanistica riferita al settore commerciale.

L'iter di adozione prima e approvazione poi del PGT vigente, comprendente i campi di cui ai capitoli precedenti, è stato sottoposto a procedura di VAS che ne ha decretato la compatibilità ambientale analizzando i vari aspetti del territorio locale e le implicazioni sullo stesso delle previsioni del nuovo strumento urbanistico, compatibilità espressa con Decreto di Parere Motivato Finale del 10.11.2010. I documenti dell'intera procedura sono ancora disponibili sul sito dedicato della Regione Lombardia e reperibili al n° d'ordine 379 della seguente pagina web:

<http://www.cartografia.regione.lombardia.it/sivas/jsp/procedimenti/procedimentiChiusiVa.jsf>

I documenti della procedura di Vas della Variante n. 1 al PGT sono ancora disponibili sul sito dedicato della Regione Lombardia e reperibili al n° d'ordine 405 della suindicata pagina web.

Per una definizione esaustiva degli aspetti ambientali del comune e delle valutazioni effettuate si rimanda pertanto al quadro conoscitivo del PGT e della prima Variante oltre che ai due Rapporti Ambientali collegati, di seguito invece verranno presentati ed eventualmente analizzati gli aspetti pertinenti la proposta in esame, aspetti peraltro che trovano specifica e puntuale risposta nei documenti propedeutici alla variante e presentati in elenco al paragrafo " *Motivazioni DEL PERMESSO DI COSTRUIRE IN DEROGA* e studi propedeutici ".

##### 4.1 SISTEMA DEI VINCOLI

Il sistema dei vincoli presenti nell'intorno diretto delle aree oggetto di analisi e' stato valutato al fine di verificare la coerenza della soluzione urbanistica proposta rispetto alla situazione esistente. Di fatto la presenza di un campo della modificazione del PGT vigente implica il fatto che anche l'aspetto vincolistico sia già stato valutato positivamente nella relativa fase di Vas. Anche per tale ragione sono stati individuati e valutati unicamente i seguenti vincoli:

- Fasce di rispetto da elettrodotti;
- Metanodotto;
- Zonizzazione acustica e fasce di rispetto sonoro (DPCM 01/03/1991, L 447/1995).

Da tale analisi si evidenzia che l'area sulla quale dovranno essere realizzati gli interventi non è interessata da particolari vincoli territoriali ed ambientali, fatta eccezione per la parziale presenza di una fascia di rispetto relativa a un elettrodotto, presenza che interessa parzialmente le aree ricomprese nel Piano.

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 25 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------

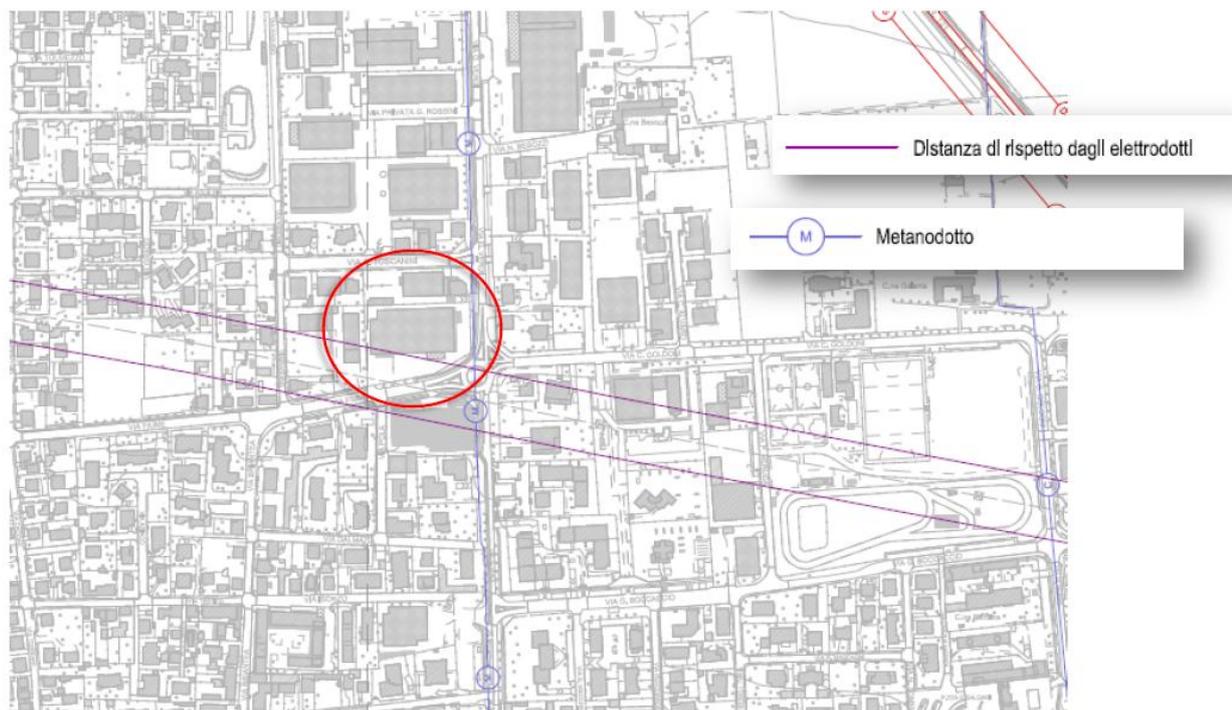


Figura 4.1-1 Elementi di vincolo locale

Per quanto riguarda invece la zonizzazione acustica del territorio si rimanda al prossimo capitolo dedicato a questa componente ambientale.

### 4.2 ATMOSFERA

Il comune di Cernusco s/N. ricade nell'elenco dei comuni che rientrano nell'agglomerato di Milano per la qualità dell'aria. Nella Provincia di Milano il trasporto su strada costituisce la principale fonte di inquinamento per buona parte degli inquinanti e contribuisce a circa un terzo delle emissioni di CO<sub>2</sub> (28%) ed un quinto a quelle di COV (19%), e a buona parte delle emissioni di NO<sub>x</sub> (58%), PM<sub>10</sub> e PM<sub>2.5</sub> (52%) e CO (74%).

Dalla relazione prodotta da ARPA nel 2011 per il comune di Cernusco sul Naviglio si possono trarre le seguenti considerazioni circa le fonti che contribuiscono maggiormente alle emissioni delle seguenti sostanze inquinanti:

**SO<sub>2</sub>** – il contributo maggiore (36%) è dato dalla combustione non industriale, dalla produzione di energia e trasformazione dei combustibili (29%) e dalla combustione nell'industria (28%);

**NO<sub>x</sub>** – la principale fonte di emissione è il trasporto su strada, (58%);

**COV** – l'uso di solventi contribuisce per il 65% alle emissioni;

**CH<sub>4</sub>** – per questo parametro le emissioni più significative sono dovute, per il 53%, a processi di estrazione e di distribuzione dei combustibili, per il 22% all'agricoltura, e per il 21% al trattamento e smaltimento dei rifiuti;

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 26 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



**CO** – il maggior apporto (74%) è dato dal trasporto su strada;

**CO<sub>2</sub>** – i contributi principali (48%) sono le combustioni, sia industriali che non industriali e, per il 28%, il trasporto su strada;

**N<sub>2</sub>O** - il maggior contributo percentuale (36%) è dovuto all'Agricoltura, seguito dalla combustione non industriale (31%), e dal trasporto su strada (11%);

**NH<sub>3</sub>** – per questo inquinante le emissioni più significative sono dovute, per l'80% all'Agricoltura, per il 10% al trasporto su strada, e per il restante 9% a processi produttivi;

**PM<sub>2.5</sub>**, **PM<sub>10</sub>** e **PTS** - le polveri, sia grossolane, che fini ed ultrafini, sono emesse principalmente dal trasporto su strada (dal 52 al 53%) e secondariamente dalle combustioni non industriali (dal 12 al 16%);

**CO<sub>2</sub> eq** – come per la CO<sub>2</sub> i contributi principali (44 %) sono le combustioni, sia industriali che non industriali e, per il 26%, il trasporto su strada;

**Precursori O<sub>3</sub>** – per i precursori dell'O<sub>3</sub> le principali fonti di emissione sono l'uso di solventi (40%) e il trasporto su strada (35%).

**Tot Acidificanti** – per gli acidificanti le fonti di emissioni principali sono il trasporto su strada (40%), l'agricoltura (21%), e le varie forme di combustione (23%).

Le misure effettuate nella postazione del laboratorio mobile a Cernusco sul Naviglio da Arpa nel 2010 – 2011 hanno consentito di caratterizzare in generale la qualità dell'aria nel Comune.

- i valori di NO<sub>2</sub> hanno presentato andamenti e livelli medi di concentrazione paragonabili a quanto misurato presso le postazioni urbane da fondo della zona est della provincia di Milano;
- i valori medi di CO sono risultati modesti, sempre inferiori ai limiti di legge e confrontabili a quelli rilevati presso le altre postazioni da fondo urbano della RRQA;
- per quanto riguarda i valori di SO<sub>2</sub>, i valori sono allineati a quelli delle altre centraline della rete fissa, e comunque inferiori ai limiti previsti dalla normativa;
- i valori e gli andamenti dell'O<sub>3</sub> sono anche in questo caso simili a quelli rilevati presso le altre centraline della RRQA;
- il PM<sub>10</sub> mostra un andamento modulato prevalentemente dalle condizioni meteorologiche e in generale confrontabile con quanto rilevato dagli analizzatori automatici presenti nelle stazioni fisse della RRQA, con valori confrontabili alla stazione di fondo urbano di Milano Via Pascal.

Da questa veloce presentazione emerge chiaramente come il trasporto su strada sia una delle principali fonti emissive per l'area in esame e pertanto un ampio spazio alla trattazione verrà riservato alla verifica della prestazionalità della destinazione urbanistica e ai conseguenti riflessi sul tema viabilità.

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 27 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



Di fatto i dati proposti sinora fanno riferimento ad un quinquennio fa mentre per il dato più recente e più prossimo è riferibile al comune di Sesto San Giovanni (Circoscrizione 5) dove Arpa con stazione mobile ha effettuato una specifica campagna fra il 2014 e il 2015. Di seguito i dati di sintesi per i vari inquinanti:

- le concentrazioni del biossido di zolfo e del monossido di carbonio sono notevolmente al di sotto dei limiti imposti dalla normativa.
- Il biossido di azoto ha mostrato una marcata stagionalità con valori massimi in inverno.
- L'ozono non ha presentato nessun superamento del valore obiettivo durante le misure invernali, contro superamenti del valore obiettivo durante le misure estive.
- Il PM10 e il PM 2,5 hanno mostrato una marcata stagionalità con superamenti del valore limite giornaliero nel periodo invernale, e nessun superamento del valore limite giornaliero nel periodo estivo.
- Il benzene ha mostrato una marcata stagionalità con valori maggiori in inverno ma nel complesso sotto il valore limite medio annuale imposto dalla normativa.

La marcata stagionalità delle concentrazioni di molti inquinanti è pertanto determinata da conosciuti fenomeni meteo-climatici.

Infine si richiamano i dati Inemar 2012, che benché più datati offrono un quadro generale per i vari macrosettori suddivisi in base alla fonte del combustibile. L'intera massa di dati è tuttavia stata ricondotta, data la tipologia di intervento, agli inquinanti tipici del traffico veicolare, la base dati percentuali è la seguente dove in giallo sono evidenziati i macrosettori che in modo più significativo contribuiscono all'emissione dell'inquinante:

MACROSETTORE	SO2	PM10	PTS	CO2_eq	NOx	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Agricoltura	0,00	0,24	0,51	1,53	0,11	0,09	3,98	0,00	0,00
Altre sorgenti e assorbimenti	0,61	10,45	8,96	-0,04	0,07	12,10	0,08	0,93	-0,06
Altre sorgenti mobili e macchinari	0,28	0,86	0,73	0,27	2,20	0,99	0,93	0,71	0,32
Combustione nell'industria	40,38	2,13	2,46	4,19	2,63	2,07	1,25	0,57	4,89
Combustione non industriale	53,80	32,46	29,19	56,37	27,12	36,26	13,78	33,95	65,51
Estrazione e distribuzione combustibili	0,00	0,00	0,00	6,49	0,00	0,00	4,67	0,00	0,00
Processi produttivi	0,00	1,69	1,78	0,00	0,00	0,56	2,07	0,00	0,00
Trasporto su strada	4,92	39,70	42,41	25,37	67,87	35,18	34,77	63,78	29,34
Trattamento e smaltimento rifiuti	0,01	0,26	0,24	0,00	0,00	0,29	0,00	0,05	0,00
Uso di solventi	0,00	12,22	13,72	5,81	0,00	12,46	38,48	0,00	0,00

Tabella 4.2-1 – emissioni percentuali per macrosetto (base dati Inemar 2012)

Il trasporto su strada contribuisce in modo rilevante sulle emissioni per buona parte degli inquinanti, tuttavia lo specifico macrosetto può essere suddiviso in base al contributo offerto dal tipo di combustibile. Nella tabella successiva l'elaborazione percentuale di dettaglio per il solo macrosetto del "trasporto su strada".

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 28 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



Combustibile	SO2	PM10	PTS	CO2_eq	NOx	PM2.5	PREC_OZ	CO	CO2
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Benzina	28,86	4,63	3,72	26,50	7,46	6,05	31,23	76,27	26,49
Diesel	71,14	45,11	36,18	64,36	90,58	58,91	66,19	16,64	64,35
GPL	0,00	0,19	0,15	7,53	1,46	0,24	2,12	6,32	7,55
Metano	0,00	0,03	0,02	1,61	0,50	0,04	0,46	0,78	1,60
Senza combustibile	0,00	50,04	59,93	0,00	0,00	34,75	0,00	0,00	0,00

Tabella 4.2-2 emissioni percentuali per combustibile, macrosettore Trasporto su strada (base dati Inemar 2012)

Da evidenziare la situazione emissiva delle polveri sottili e di quelle totali per attività senza combustione, che a parte l'usura dei freni, sono da imputarsi al risollevarimento delle polveri depositate al suolo. A questa forma è imputata oltre più della metà delle emissioni del macrosettore. Di qualche interesse infine è la comparazione fra i valori rilevati per tutti gli inquinanti esposti nel confronto fra i due combustibili, benzina e diesel, con particolare riferimento al trasporto dei mezzi pesanti.

### 4.3 CLIMA ACUSTICO

Con il DPCM 14 novembre 1997 "Valori limite delle sorgenti sonore" sono stati fissati i limiti delle diverse grandezze acustiche previste dalla legge quadro e le classi che devono essere previste nella elaborazione della zonizzazione acustica del territorio, riprese a livello regionale dalla Legge Regionale 13 del 10 08 2001 - Lombardia - Norme in materia di inquinamento acustico DGR n° 9776 del 12 07 2002 della Regione Lombardia – Criteri tecnici di dettaglio per la redazione della classificazione acustica del territorio comunale, come riportato di seguito:

- CLASSE I - aree particolarmente protette: rientrano in questa classe le aree nelle quali la quiete rappresenta un elemento di base per la loro utilizzazione: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo ed allo svago, aree residenziali rurali, aree di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici, ecc;
- CLASSE II - aree destinate ad uso prevalentemente residenziale: rientrano in questa classe le aree urbane interessate prevalentemente da traffico veicolare locale, con bassa densità di popolazione, con limitata presenza di attività commerciali ed assenza di attività industriali e artigianali;
- CLASSE III - aree di tipo misto: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da traffico veicolare locale o di attraversamento, con media densità di popolazione, con presenza di attività commerciali, uffici, con limitata presenza di attività artigianali e con assenza di attività industriali; aree rurali interessate da attività che impiegano macchine operatrici;
- CLASSE IV - aree di intensa attività umana: rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali, le aree con limitata presenza di piccole industrie;

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 29 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



- CLASSE V - aree prevalentemente industriali: rientrano in questa classe le aree interessate da insediamenti industriali e con scarsità di abitazioni;
- CLASSE VI - aree esclusivamente industriali: rientrano in questa classe le aree esclusivamente interessate da attività industriali e prive di insediamenti abitativi;

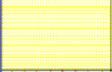
Zone Acustiche		Limiti di immissione		Limiti di emissione	
		periodo diurno (06.00-22.00)	periodo notturno (22.00-06.00)	diurno	notturno
	Classe I - Aree particolarmente protette	<b>50 dB(A)</b>	<b>40 dB(A)</b>	<b>45 dB(A)</b>	<b>35 dB(A)</b>
	Classe II - Aree destinate ad uso residenziale	<b>55 dB(A)</b>	<b>45 dB(A)</b>	<b>50 dB(A)</b>	<b>40 dB(A)</b>
	Classe III - Aree di tipo misto	<b>60 dB(A)</b>	<b>50 dB(A)</b>	<b>55 dB(A)</b>	<b>45 dB(A)</b>
	Classe IV - Aree di intensa attività umana	<b>65 dB(A)</b>	<b>55 dB(A)</b>	<b>60 dB(A)</b>	<b>50 dB(A)</b>
	Classe V - Aree prevalentemente industriali	<b>70 dB(A)</b>	<b>60 dB(A)</b>	<b>65 dB(A)</b>	<b>55 dB(A)</b>
	Classe VI - Aree esclusivamente industriali	<b>70 dB(A)</b>	<b>70 dB(A)</b>	<b>65 dB(A)</b>	<b>65 dB(A)</b>

Figura 4.3-1 Valori assoluti di immissione ed emissione ( DPCM 14 novembre 1997 )

Il comune di Cernusco sul Naviglio è dotato di un Piano di Zonizzazione acustica vigente grazie all'aggiornamento del 2010 del precedente strumento, che classifica le aree in esame nel seguente modo:

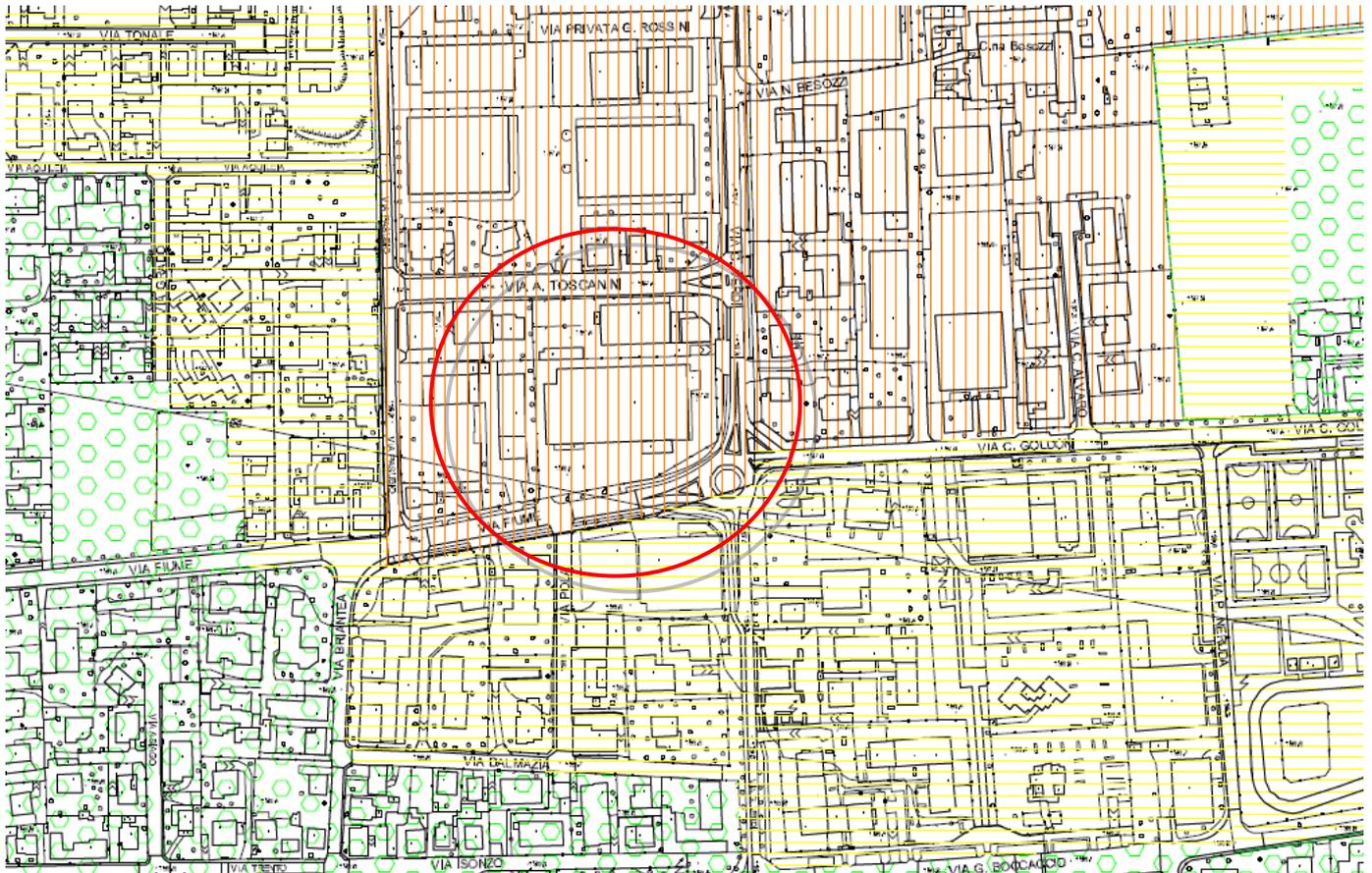


Figura 4.3-2 Estratto della zonizzazione acustica vigente

L'area del campo in esame ricade interamente nella CLASSE IV - Aree di intensa attività umana, quindi con LIMITI DI IMMISSIONE per il periodo diurno di 65 dB, e per il periodo notturno di 55 dB. A sud di via Fiume lo strumento vigente classifica il territorio in Classe III, aree di tipo misto, con limiti di immissione inferiori di 5 dB ai precedenti per ogni periodo.

Al fine di verificare l'effettiva corrispondenza fra valori acustici locali di progetto e previsioni della pianificazione comunale, è stato eseguito uno specifico studio previsionale di clima acustico (Relazione previsionale acustica) che ha comportato rilevamenti puntuali. Di seguito se ne riportano gli esiti rimandando allo studio complessivo per una esaustiva definizione di tutti gli aspetti.

Anzitutto vengono individuate le principali sorgenti di rumore che caratterizzano questa porzione del comune, e le considerazioni sintetiche proposte dallo studio previsionale individuano il traffico veicolare quale fonte principale di immissione.

Con riferimento alle previsioni di progetto sempre il medesimo studio descrive e quantifica le fonti future di rumore a seguito della realizzazione del progetto, riferendo gli incrementi di rumore a tre recettori circostanti, ovvero:

- Ricettore 1 Via Carlo Goldoni – n°. 1 piani fuori terra Classe acustica IV
- Ricettore 2 Via Fiume – n°. 4 piani fuori terra Classe acustica III

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 31 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------

- Ricettore 3 Via G. Verdi – n°. 1 piani fuori terra Classe acustica IV



Figura 4.3-3 Ricettori utilizzati nello studio previsionale

Le variazioni attese a seguito del progetto vengono riassunte nei seguenti punti:

- Traffico indotto: il numero dei parcheggi pubblici della struttura è pari a 70, mentre l'apertura del negozio in periodo diurno comporta un potenziale incremento massimo del traffico nell'orario di maggiore afflusso di 35 veicoli che, secondo le formule di letteratura, comportano un incremento al ricettore 1 di 0.3 dB ovvero un impatto non significativo.
- Operazioni di carico e scarico: Queste operazioni avverranno solo in periodo diurno, il numero dei mezzi in ingresso risulta essere di poche unità al giorno, pertanto si ritiene detto contributo non significativo poiché misure analoghe hanno evidenziato una rumorosità dei mezzi pesanti in transito a velocità ridotta a 2 metri di distanza pari a circa 71 dB, considerando la distanza dal ricettore più prossimo R1 pari a circa 25 metri il livello indotto risulta prossimo ai 49 decibel pertanto compatibile col clima acustico diurno pre-esistente pari a 53 dB. Inoltre i mezzi saranno scaricati/caricati con carrelli elevatori elettrici e cercando di ridurre le emissioni sonore, a tal fine si eviterà di lasciare i veicoli con il motore ed il gruppo frigo acceso all'esterno salvo il tempo strettamente necessario alle attività.
- Rumore indotto dalla presenza dei macchinari: Inverter, Condizionati, Unità monocondensante per celle frigorifere. E' stato considerato, quale riferimento significativo il ricettore 2, unico a ricadere in ZONA III, che secondo la modellistica di settore sarà soggetto alle seguenti pressioni sonore: Ricettore 2 = 33.8 dB diurni ; 14.5 dB notturni.



I livelli sonori post operam subiranno nel momento di maggior traffico indotto un lieve incremento (circa 0.3 dB) nei confronti del ricettore più prossimo alla Via Fiume, i ricettori prossimi agli impianti posti a ovest della struttura subiranno incrementi non significativi, ivi incluso il ricettore ritenuto più sensibile, il ricettore 2, che seppure più distante dalla fonte di emissione rispetto al ricettore 1 ricade in zona acustica III "aree di tipo misto".

L'opera in oggetto prevede un aumento del traffico non significativo (circa ~ 35 veicoli ora aggiuntivi diurni nella ipotesi di massimo afflusso (in media 23) contro volumi di traffico osservati pari a circa 7/800 veicoli/ora) che si rifletterebbe in un incremento massimo inferiore a 0,3 decibel nella situazione diurna nel momento di massimo afflusso per la abitazione identificata come Ricettore 2 posta in prossimità del fronte sud della rotatoria che raccorda Via Fiume alla Via Briantea.

La rumorosità degli impianti posta nella zona posteriore della nuova struttura non comporterà emissioni significative poiché si attesta su attività artigianali e produttive; ad ogni modo le emissioni previste risultano compatibili con i limiti assoluti di immissione ed emissione e con il limite differenziale diurno e notturno. Pertanto è possibile affermare che le emissioni sonore ed anche il criterio del limite differenziale saranno conformi ai limiti previsti dalla legislazione vigente.

#### 4.4 SUOLO E SOTTOSUOLO

L'area in esame trova collocazione nella porzione settentrionale della media pianura terrazzata lombarda, le cui peculiarità morfologiche sono dovute alla complessa azione dei fenomeni morfoclimatici Pleistocenici, che hanno regolato nel corso degli anni l'evoluzione dei corsi d'acqua responsabili della formazione della pianura, attraverso lo smantellamento dei depositi alluvionali - fluvioglaciali generatisi durante le fasi glaciali.

La media pianura terrazzata rappresenta l'elemento morfologico più uniforme del colmamento post-glaciale della pianura Padana, che risulta compresa tra una fascia settentrionale, dove l'azione dei fenomeni morfogenetici è più marcata e hanno dato origine a dei lembi di terreno più antichi, di aspetto tabulare ed altimetricamente più elevati rispetto ai depositi wurmiani, mentre la fascia meridionale denominata zona Pedemontana, è caratterizzata da un andamento ondulato della superficie topografica a causa dell'intesa azione indotta dai corsi d'acqua mediante la formazione di scarpate, meandri ed altri elementi di carattere morfologico.

L'area in esame risulta quindi ubicata in un contesto morfologico che vede l'uniformità come elemento caratterizzante del territorio. L'assetto tabulare, è tipico della pianura irrigua dove l'attività antropica si manifesta come l'elemento modificatore

Evidenze dell'assetto geologico del sottosuolo sono rilevabili dall'esame delle scarpate generate dall'attività estrattiva condotta negli ambiti presenti a nord e a ovest rispetto all'area in esame: in tali situazioni è possibile osservare una successione stratigrafica caratterizzata da uno strato superficiale organico (suolo) di circa 0,50 m, depositato al tetto di un livello di alterazione ciottoloso - limoso denominato tipicamente "Ferrettone" che

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 33 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



presenta uno spessore variabile compreso tra 1,5 a 2,0 m, a cui fa seguito la successione ghiaiosa sabbiosa rappresentante il livello fondamentale della Pianura Padana.

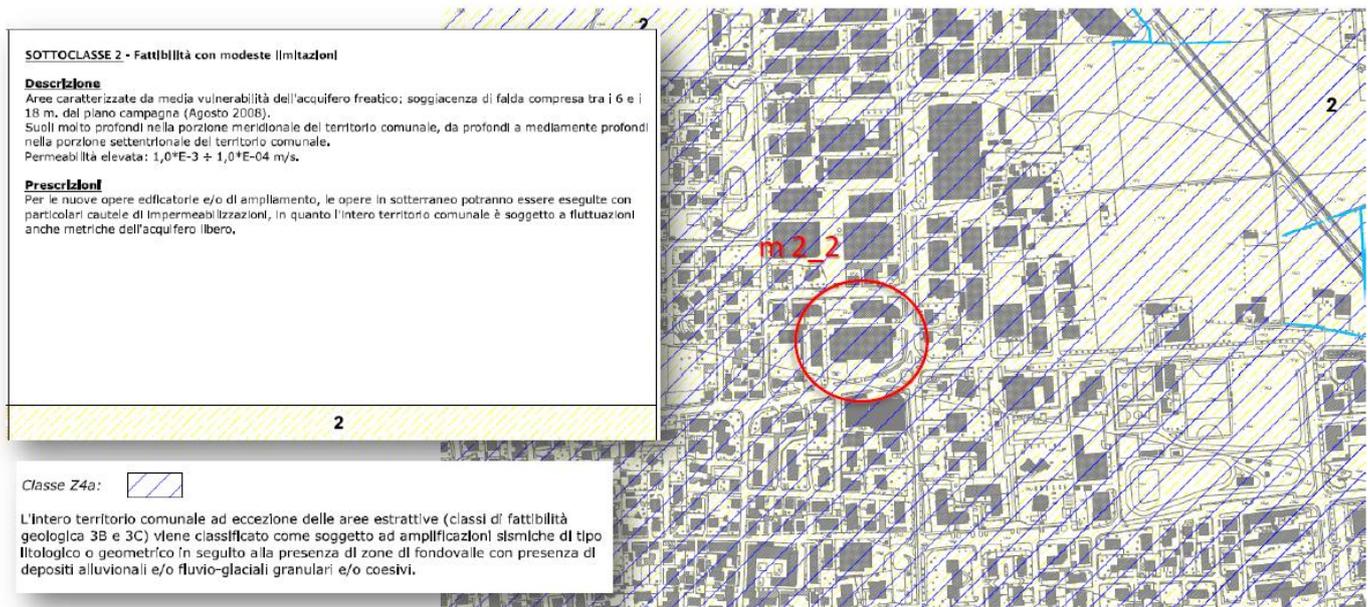
Dal punto di vista granulometrico i termini più rappresentativi dell'unità profonda sono costituiti da ghiaie e sabbie in scarsa matrice limosa. Sono presenti locali lenti più o meno continue nei primi 7-8 m di profondità di sabbie limose.

Ad una generale uniformità della geologia di superficie, testimoniata dalla presenza di una sola unità arealmente estesa, si contrappone, man mano che ci si spinge in profondità, una graduale differenziazione sia all'interno delle stesse unità che al passaggio verso le unità più antiche sottostanti. Tali caratteristiche geologiche, strettamente connesse alla particolare struttura idrogeologica, condizionano largamente la circolazione idrica sotterranea.

Dall'esame degli studi disponibili si ricava che il sottosuolo dell'area in esame è contraddistinto dalla presenza di una falda monostrato, divisa occasionalmente da livelli a permeabilità ridotta. La falda freatica all'interno del territorio comunale presenta valori che oscillano tra i 6-7 metri dal piano campagna nella porzione meridionale del comune e i 18 dal p.c. nella parte settentrionale del comune. Per l'area in esame si rileva la presenza della falda freatica ad una soggiacenza di non meno di 15 metri dal p.c.

Per quanto riguarda la fattibilità geologica la superficie in oggetto risulta compresa nella Classe di Fattibilità 2 (Fattibilità con modeste limitazioni), considerata la presenza di livelli superficiali di terreno dotati di scadenti caratteristiche geotecniche.

Infine sotto il profilo sismico tutto il comune è stato classificato dalla DGR 2129 del 11.07.2014 in zona 3 e pertanto tutti i progetti delle strutture riguardanti le nuove costruzioni, pubbliche e private, devono essere redatti in linea con le norme tecniche per la zona 3.



AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

Figura 4.4-1 Stralcio della carta della fattibilità geologica (nb – la componente sismica è trattata ancora secondo la vecchia classificazione)

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 34 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------



Per una definizione esaustiva delle tematiche trattate tuttavia si rimanda al lavoro di dettaglio, di supporto al progetto, denominato Relazione geologica geotecnica e relativi allegati.

#### 4.5 MOBILITÀ

A supporto della fase di riadeguamento del campo in esame l'Amministrazione comunale ha promosso la redazione di uno specifico studio della viabilità e della circolazione (All.E) in grado di definire le criticità attuali e conseguenti alla realizzazione delle opere di progetto. Infatti il PGT vigente 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 somministrazioni 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.

Il citato studio è pertanto stato indirizzato ad acquisire e sistemizzare le seguenti informazioni:

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;
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 del precedente studio della viabilità dell'aprile 2013 e alle successive rilevazioni di traffico condotte sul territorio comunale nell'ambito di altri studi;
5. l'esecuzione di rilievi di traffico ad hoc nell'area di studio;
6. l'analisi degli impatti indotti sul sistema viabilistico esistente mediante l'impiego di modelli di microsimulazione;
7. 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);
8. proposizione degli interventi proposti per la mitigazione degli impatti sia dal punto di vista del deflusso circolatorio sia dal punto di vista della sicurezza stradale.

Stante le cospicue e recenti base dati a disposizione, le rilevazioni di traffico ad hoc sono state condotte, nel dicembre 2016, presso tutte le intersezioni di diretta influenza dell'intervento edilizio in esame, in particolare le seguenti 5 intersezioni:

- Rotatoria Via Verdi/Via Fiume;

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 35 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------



- Intersezione Via Verdi/Via Toscanini;
- Intersezione Via Fiume/Via Pasubio;
- Intersezione Via Fiume/Via Briantea;
- Intersezione Via Toscanini/Via Pasubio.

Le rilevazioni di traffico hanno consentito, per ciascuna intersezione, di quantificare il flusso di traffico in funzione della manovra di svolta (diritto, destra, sinistra) intrapresa da ciascun veicolo in avvicinamento ad un nodo oltre che, chiaramente, classificare i flusso veicolare in base a 3 macrocategorie (autoveicoli, autocarri, autotreni).

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 dei dati recenti ed affidabili.

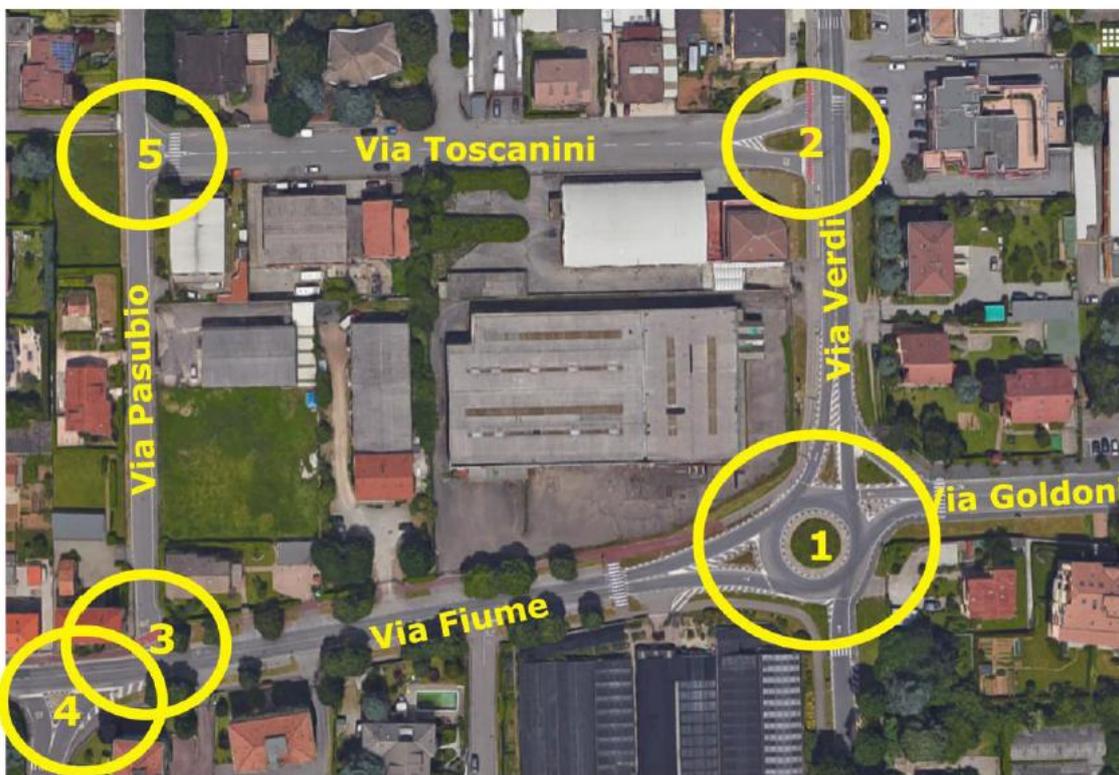


Figura 4.5-1 postazioni di rilevamento del traffico veicolare

L'intersezione chiave nell'area di studio è indubbiamente la rotonda tra la Via Verdi e la Via Fiume/Via Goldoni (postazione n° 1), sulla quale confluisce primariamente il traffico di penetrazione proveniente/diretto a Nord del territorio comunale (Carugate e tangenziale Est di Milano) ed il traffico locale di smistamento.

Il nodo in esame presenta un traffico di punta, tra le ore 17.00 e le ore 18.00, alquanto sostenuto e pari a 1.562 veh/h di cui 1.403 veh/h entranti nell'anello rotondario. Nelle attuali condizioni di traffico la rotonda è in grado di supportare il carico veicolare che insiste su di essa. Il quadrante maggiormente critico è quello ricompreso tra la Via Verdi Sud e la Via Goldoni, che risulta impegnato da circa 1.000 veh/h durante l'ora di punta, questo a causa della

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 36 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



presenza del senso unico entrante dalla Via Verdi Sud che porta il traffico orientato verso il centro Città ad un percorso di “aggiramento” che si snoda lungo la Via Goldoni, la Via Neruda, la Via Foscolo, la Via Dante Alighieri e, quindi, la Via Verdi Sud. La componente commerciale riscontrata durante le ore tardo pomeridiane è alquanto contenuta sia in termini percentuali sia in termini assoluti, qualche decina di mezzi pesanti.

L’asse della Via Verdi a Nord della rotonda presenta un flusso di traffico bidirezionale di punta pari ad oltre 1.250 veh/h, decisamente sostenuto ma equilibrato nelle due direzioni di marcia. L’asse della Via Fiume ad Ovest della rotonda presenta anch’essa un traffico di punta sostenuto, pari a circa 950 veh/h bidirezionale con un marcato squilibrio del traffico in direzione Ovest (+176 veh/h), dovuto sia alla presenza del senso unico entrante in rotonda della Via Verdi Sud sia alla fascia oraria di analisi, tardo pomeridiana, in cui primeggiano gli spostamenti di rientro al domicilio. L’asse della Via Goldoni, infine, presenta un traffico di punta bidirezionale più contenuto, circa 600 veh/h, anche in tal caso con un netto squilibrio del traffico nelle due direzioni di marcia, +166 veh/h nella direzione Est rispetto alla Ovest, per le medesime ragioni sopra addotte.

Nelle condizioni di traffico attuali la rotonda Via Verdi/Via Fiume presenta un rapporto Volume/Capacità (V/C) massimo pari a 0.52 ed un indice di utilizzo della capacità (ICU, Intersection Capacity Utilization) pari a 0.86 a cui corrisponde un livello di servizio ICU del nodo pari ad E.

Il livello di servizio ICU fornisce un’indicazione sul funzionamento complessivo dell’intersezione e sulla quota residua di capacità disponibile grazie alla quale l’intersezione in esame è in grado di gestire le fluttuazioni del traffico e gli eventuali incidenti.

Le restanti intersezioni presentano livelli di traffico contenuti, grazie al basso/bassissimo apporto della viabilità interna locale che si immette su quella di livello superiore.

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 Verdi Nord, nei pressi del portale di controllo degli accessi al territorio comunale, ha fatto registrare un traffico giornaliero nella giornata del venerdì pari ad oltre 16 mila veh/giorno e un traffico di punta tardo pomeridiana (17:00-18:00) pari a 1.363 veh/h, questo a dire che nelle due ore di punta tardo pomeridiane si concentra, sull’asse della Via Verdi, il 17% circa del traffico giornaliero.

Sulla base dei dati storici a disposizione è stato possibile, conseguentemente, stimare che il traffico giornaliero che insiste sulla rotonda chiave dell’area di studio, Via Verdi/Via Fiume, sia pari a circa 18,5mila veh/giorno e che il traffico giornaliero dell’asse della Via Verdi immediatamente a Nord della rotonda sia pari a circa 15mila veh/giorno. Volumi di traffico decisamente elevati in relazione alle caratteristiche geometriche funzionali dell’asse, della rotonda e del contesto urbanistico in cui gli stessi si realizzano.

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

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 37 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------

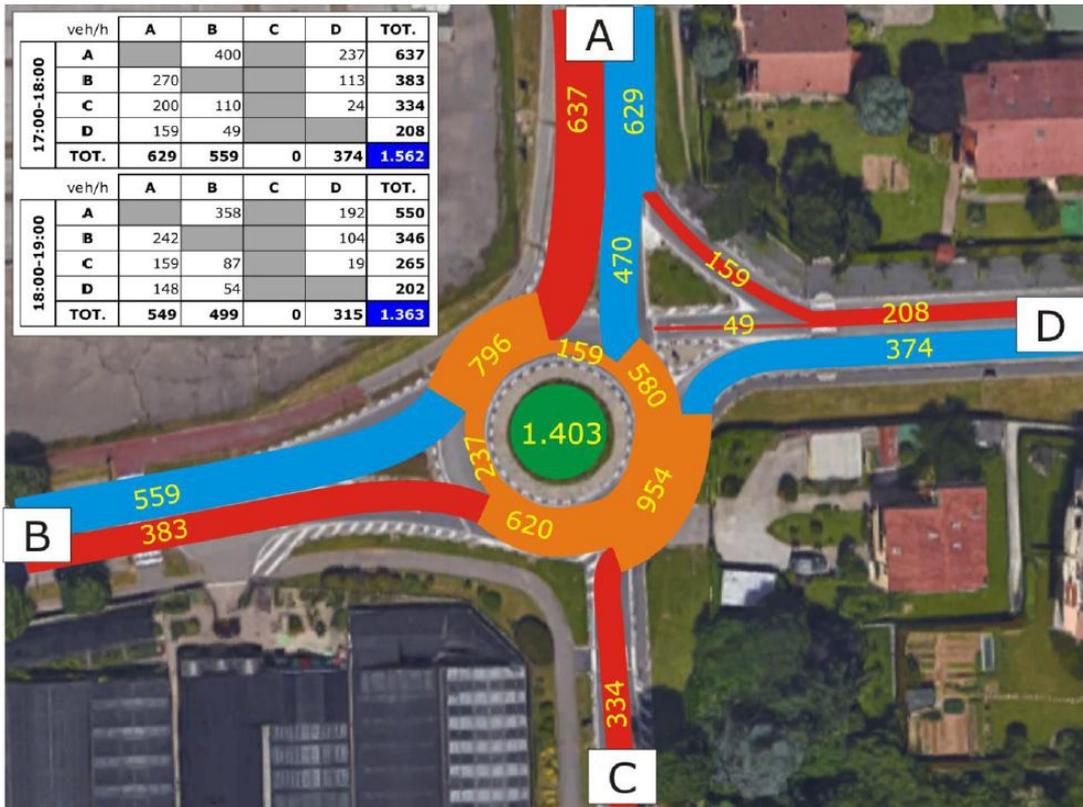


Figura 4.5-2 Flussi di traffico orari rilevati all'intersezione Via Verdi/Via Fiume, dicembre 2016

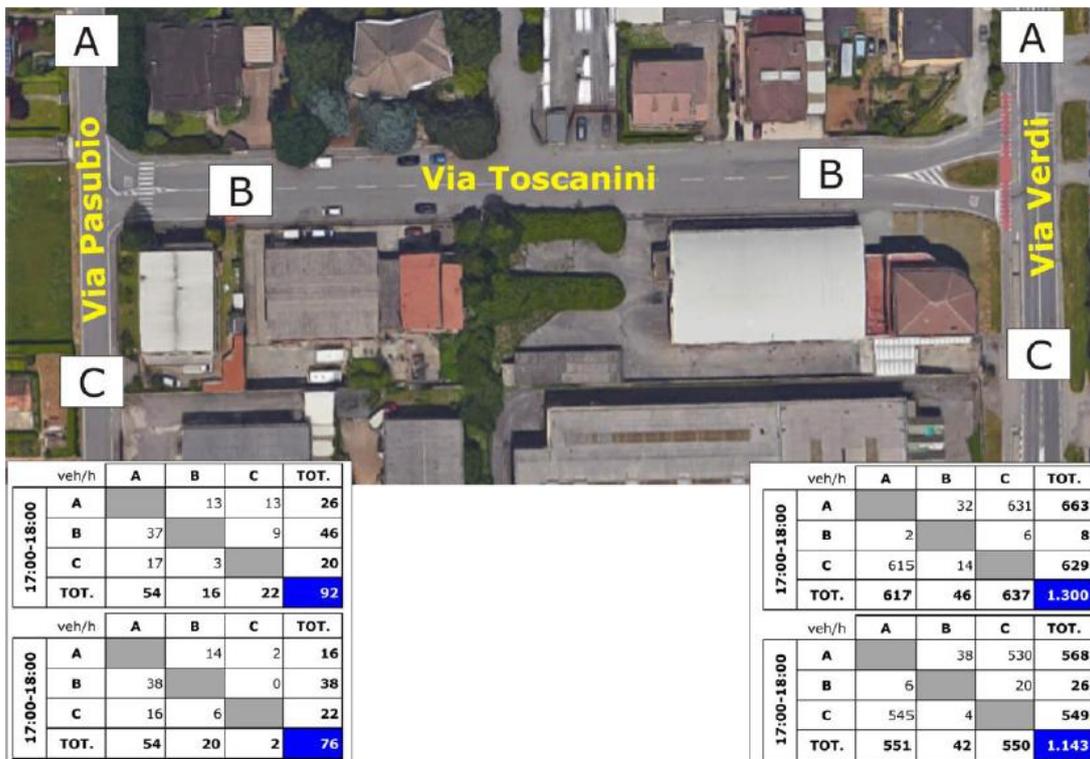


Figura 4.5-3 Flussi di traffico orari rilevati alle intersezioni Via Verdi/Via Toscanini e Via Toscanini/Via Pasubio, dic. 2016

AAO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
 Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
 Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 38 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------

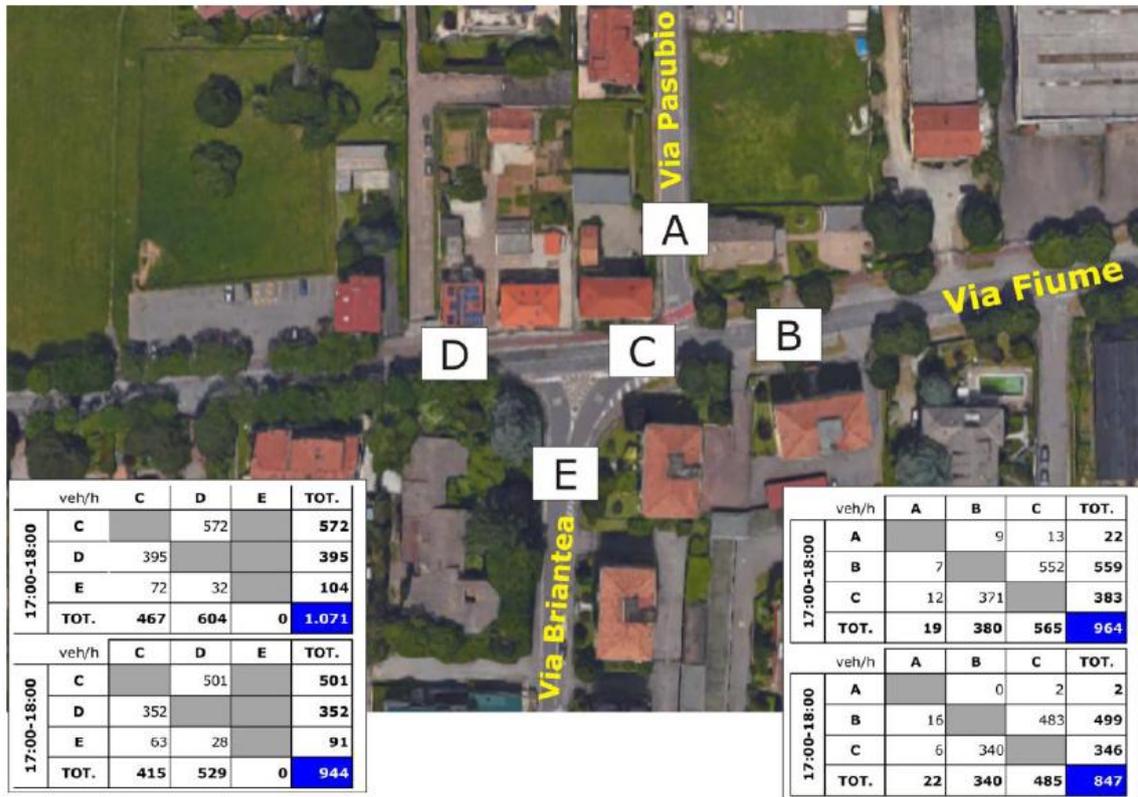


Figura 4.5-4 Flussi di traffico orari rilevati alle intersezioni Via Fiume/Via Pasubio e Via Fiume/Via Briantea, dicembre 2016

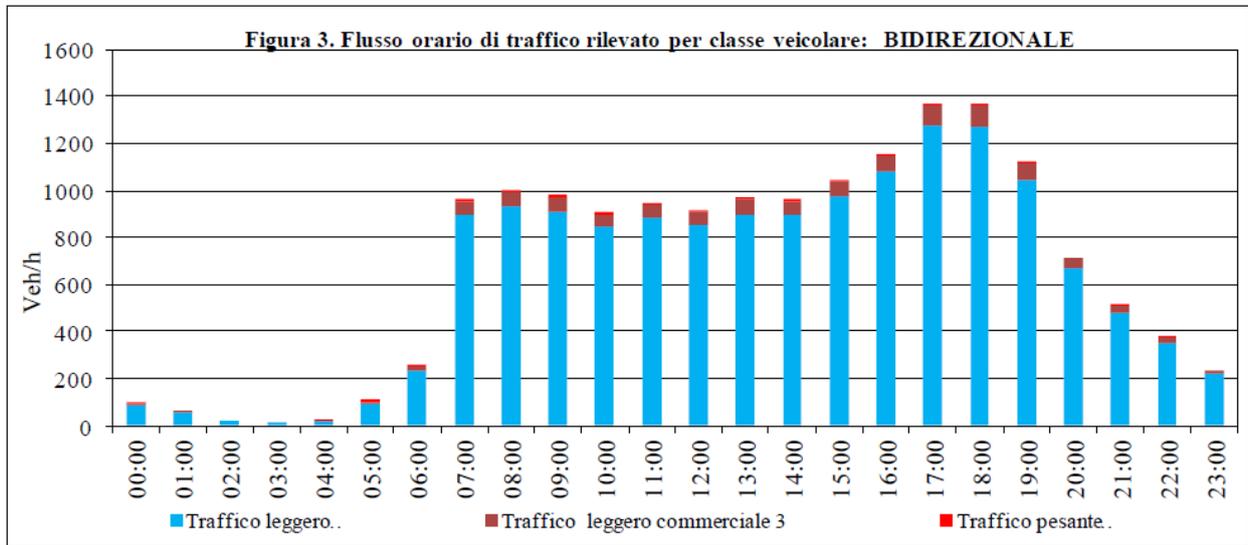


Figura 4.5-5 Flussi di traffico orari rilevati – Sezione Via Verdi – Aprile 2013

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 39 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------



#### 4.5.1 Il modello di analisi

Per la verifica degli interventi edilizi previsti nel campo della modificazione m2\_2 e della soluzione progettuale prospettata è stato costruito un modello matematico di microsimulazione della circolazione esteso, in termini di rete, all'area di diretta e indiretta influenza degli interventi previsti. Il modello costruito è stato in grado di analizzare ex-ante il funzionamento dei nodi e delle singole arterie dell'area di studio, tenendo conto di vincoli quali la struttura delle corsie, la composizione del traffico e la regolamentazione dei nodi.

Il modello fornisce in output indici di performance (MOE, measure of effectiveness) sia a livello di rete sia a livello di assi stradali sia a livello di nodo e sia a livello di singolo movimento.

Questo ha consentito di valutare gli effetti sul sistema viabile indotti dal traffico generato dagli interventi edilizi a valenza commerciale previsti nel lotto in esame. Sono così stati costruiti quattro scenari quindi analizzati e valutati in relazione ad indici di performance trasportistica, unitamente ad indici socio-economici ed ambientali.

- Scenario 00 (do nothing), corrispondente alla situazione attuale, nelle attuali condizioni di traffico riscontrate sulla rete e senza alcun intervento edilizio;
- Scenario 01, corrispondente all'entrata in esercizio delle 2 attività commerciali che si insedieranno nel comparto e del conseguente maggior traffico indotto dalle stesse. Inoltre, lo scenario 01 considera l'ipotesi di mantenimento dei 2 accessi carrai entrambi bidirezionali, il primo sulla Via Verdi ed il secondo sulla Via Fiume (come risultanti dalle Tavole di progetto presentate dai proponenti), e l'attuale assetto circolatorio, a doppio senso di marcia, della Via Toscanini e della Via Pasubio;
- Scenario 02, corrispondente all'entrata in esercizio delle 2 attività commerciali che si insedieranno nel comparto e del conseguente maggior traffico indotto dalle stesse. Come lo Scenario 01 considera l'ipotesi di mantenimento dei 2 accessi ma contrariamente ad esso prevede che il traffico entrante al comparto possa farlo unicamente dalla Via Verdi e che il traffico in egresso dal comparto possa farlo unicamente dalla Via Fiume.
- Scenario 03, corrispondente all'entrata in esercizio delle 2 attività commerciali che si insedieranno nel comparto e del conseguente maggior traffico indotto dalle stesse. Come lo Scenario 01 considera l'ipotesi di mantenimento dei 2 accessi ma contrariamente ad esso prevede che il traffico entrante al comparto possa farlo unicamente dalla Via Fiume e che il traffico in egresso dal comparto possa farlo unicamente dalla Via Verdi.

Per i 3 Scenari alternativi il traffico entrante al comparto potrà farlo unicamente in "mano destra", ovvero sono inibite le svolte a sinistra di immissione e secanti la corrente di traffico primaria, e il traffico in egresso dal comparto potrà farlo unicamente in "mano destra", ovvero anche in tal caso sono inibite le svolte a sinistra in uscita e secanti la corrente di traffico primaria

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

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 40 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



e comunale che attraversano il territorio comunale, non disgiunta dalla necessità di riqualificare ed adeguare tali assi. L'asse di Via Verdi, come detto, rientra tra tali zone.

Stante la vocazione commerciale che si intende attribuire all'area, si evidenzia la necessità di approfondire diverse ipotesi tra loro alternative, al fine di garantire la piena accessibilità al comparto commerciale che vorrà insediarsi lungo l'asse della Via Verdi.

Considerato che la capacità attuale nella tratta in esame può essere stimata in 1800 veh/h, volendo ammettere una capacità residua pari ad almeno il 10%, a seguito dell'insediamento di MS, risulta che il livello di traffico limite ammonterebbe a circa 1600 veh/h.

Stante l'attuale livello di traffico riscontrato nell'ora di punta pomeridiana (1300 veh/h) il maggior traffico assorbibile, nell'ipotesi di invarianza della domanda in un orizzonte temporale di medio periodo (crescita nulla del traffico), risulterebbe pari a circa 300 veh/h.

Dalle informazioni rese disponibili dai proponenti nell'istanza di permesso di costruire in deroga, e nella relativa documentazione a corredo, nonché sulla base sia delle analisi quantitative derivanti dall'applicazione modellistica sia delle valutazioni qualitative si ottiene che il maggior traffico indotto dalla realizzazione dell'intervento ammonta, rispettivamente per ciascuna delle 2 MS in progetto, a:

- MS2 alimentare                      Maggior traffico indotto: 23 veh/h
- MS2 non alimentare                Maggior traffico indotto: 9 veh/h

Conseguentemente, il maggior traffico indotto dalla realizzazione dell'intervento edilizio in oggetto ammonta a 31 veh/h, arrotondato in eccesso ai fini delle analisi modellistiche in 35 veh/h.

Come previsto dalla linee guida "Criteri per la redazione degli studi di impatto sulla circolazione viaria" redatte a corredo della Variante n. 1 al PGT, detto maggior traffico dovrà essere assunto pari al 60% come traffico entrante al comparto (21 veh/h) e per il restante 40% come traffico in ingresso dal comparto (14 veh/h).

Conseguentemente, per lo Scenario 01 atteso che detto maggior traffico debba relazionarsi con il comparto attraverso i due accessi carrai bidirezionali previsti nel progetto, il primo sulla Via Verdi ed il secondo sulla Via Fiume, si è ipotizzato che il maggiore traffico in ingresso ed egresso al/dal comparto si distribuisca equamente sui due richiamati accessi mentre nello Scenario 02 il maggior traffico entrante si relazionerà con il comparto attraverso il varco sulla Via Verdi ed il maggiore traffico uscente attraverso quello sulla Via Fiume e nello Scenario 03 il maggior traffico entrante si relazionerà con il comparto attraverso il varco sulla Via Fiume ed il maggiore traffico uscente attraverso quello sulla Via Verdi.

Nelle condizioni di traffico sia dello Scenario 01 sia dello Scenario 02, i livelli di servizi dei principali nodi dell'area di studio presentano valori del tutto analoghi o leggermente superiori a quelli riscontrati nelle condizioni attuali di traffico dello Scenario 00, senza che siano apprezzabili sensibili decadimenti ai livelli di servizio. Lo Scenario 03, che stante il sistema degli accessi/egressi previsti al comparto impone al traffico indotto dall'intervento di transitare nella sua quasi totalità dalla rotatoria di Via Verdi/Via Fiume/Via Goldoni, realizza un apprezzabile decadimento del livello di servizio e dell'indice ICU del nodo chiave dell'area di studio sia rispetto allo Scenario 00 attuale sia rispetto

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 41 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------



allo Scenario alternativo 02. Ad eccezione del nodo chiave Via Verdi/Via Fiume/Via Goldoni, come sopra esposto, tutti i restanti nodi dell'area di studio, non presentano variazioni apprezzabili ai livelli di servizi.

In definitiva, comunque, lo Scenario 03, che prevede gli accessi al comparto unicamente dalla Via Fiume e gli egressi dal comparto unicamente dalla Via Verdi, è quello in grado di garantire un maggiore livello di servizio e un maggiore grado di sicurezza, riducendo i punti di conflitto di secondo livello altrimenti presenti.

L'analisi dei risultati modellistici evidenziano infatti come lo Scenario 03 (che prevede la banalizzazione degli accessi e degli egressi sui due varchi previsti dal progetto) sia più performante rispetto sia allo Scenario 01 (che prevede che entrambe i varchi siano bidirezionali) sia allo Scenario 02 (analogo allo Scenario 03 ma con accessi e egressi sempre banalizzati ma invertiti rispetto allo Scenario 03). Rispetto allo Scenario 01 è dovuto, dal punto di vista del deflusso circolatorio, alla riduzione dei punti di conflitto di secondo livello tra le correnti di traffico mentre rispetto allo Scenario 02 è dovuto al minor impatto indotto dal flusso secondario che deve immettersi sulla Via Verdi (Scenario 03) rispetto alle ricadute indotte dal flusso entrante al comparto attraverso la Via Verdi (Scenario 02) che induce dei rallentamenti all'ingente volume di traffico presente sull'asse a causa delle svolte a destra di immissione. Se da un lato lo Scenario 03, come visto, evidenzia un apprezzabile decadimento del livello di servizio e dell'indice ICU del nodo chiave Via Verdi/Via Fiume dall'altro pone in evidenza il mantenimento, rispetto allo stato di fatto, dell'indice di capacità utilizzata (ICU), che maggiormente riflette le fluttuazioni di traffico attese, dei restanti nodi dell'area di studio.

	Positività 	Neutralità 	Negatività 	Overall score	Rank
Scenario 01	14	37	22	44,5	2°
Scenario 02	4	37	32	30,8	3°
Scenario 03	17	34	22	46,6	1°

Figura 4.5-6 Analisi comparativa tra gli scenari, numerosità delle MOE in funzione della performance rispetto allo Scenario 00

Conseguentemente, sulla base delle simulazioni modellistiche operate, risulta che la viabilità di diretta e indiretta refluenza degli interventi edilizi previsti è in grado di assorbire il maggior traffico indotto dagli interventi stessi, con decadimenti accettabili del libero deflusso circolatorio e/o del livello di servizio dei nodi ed assi ricadenti nell'area di studio.

Nonostante che, come visto, gli impatti sul deflusso circolatorio per tutti gli Scenari alternativi testati siano contenuti, nel successivo capitolato verranno illustrati una serie di interventi ed accorgimenti tecnico-progettuali che si rendono necessari al fine di minimizzare gli impatti indotti, seppur minimi, e massimizzare la sicurezza stradale nell'area di intervento.

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 42 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



Parametro	SCE00	SCE01	vs. SCE00	SCE02	vs. SCE00	SCE03	vs. SCE00	vs. SCE02
Tempo di percorrenza totale [h]	1274,4	1261,7	😊	1286,0	😊	1202,6	😊	😊
Ritardo totale [h]	1099,0	1086,9	😊	1112,8	😊	1029,0	😊	😊
Ritardo veh [min/veh]	837,1	826,5	😊	857,8	😊	787,2	😊	😊
Ritardo stop [h]	1003,8	1000,5	😊	1029,5	😊	943,4	😊	😊
Ritardo stop/veh [min/veh]	764,6	760,8	😊	793,6	😊	721,7	😊	😊
Stop totali [n°]	24331	22996	😊	23174	😊	22812	😊	😊
Stop/veh [n°/veh]	5,15	4,86	😊	4,96	😊	4,85	😊	😊
Velocità media [km/h]	16	17	😊	17	😊	17	😊	😊
Carburante utilizzato [l]	1775,6	1774	😊	1783,9	😊	1718,1	😊	😊
Efficienza consumo [km/l]	5,7	5,6	😊	5,6	😊	5,8	😊	😊
Emissioni di HC [g]	4608	4125	😊	4353	😊	4684	😊	😞
Emissioni di CO [g]	147057	142592	😊	147539	😊	151186	😊	😊
Emissioni di NOx [g]	12531	11575	😊	12025	😊	13058	😊	😞

Figura 4.5-7 Confronto indici prestazionali confronto tra gli Scenari - Intera rete

Per una ulteriore definizione puntuale della prestazionalità degli scenari di progetto sui vari nodi si rimanda allo studio originale dei flussi di traffico, tuttavia si evidenzia che benché molti dei parametri considerati risultino inalterati nel confronto fra scenari, in alcuni casi anche per lo Scenario 03 si rileva un lieve peggioramento della prestazionalità per alcuni parametri, ed in particolare:

1. Intersezione via Toscanini / via Verdi – stop tot. – stop/veh ;
2. Intersezione Via Fiume/Via Verdi - ritardo stop - ritardo stop/veh ;
3. Intersezione Via Fiume/Via Pasubio - stop tot. – carburante – efficienza consumo – emissioni;
4. Intersezione Via Toscanini/Via Pasubio – ritardo veh – ritardo stop/veh - stop tot. – stop/veh - carburante;
5. Intersezione Via Fiume/Via Briantea - ritardo veh – ritardo stop/veh - - stop tot. – stop/veh - emissioni;

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
 Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
 Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 43 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------

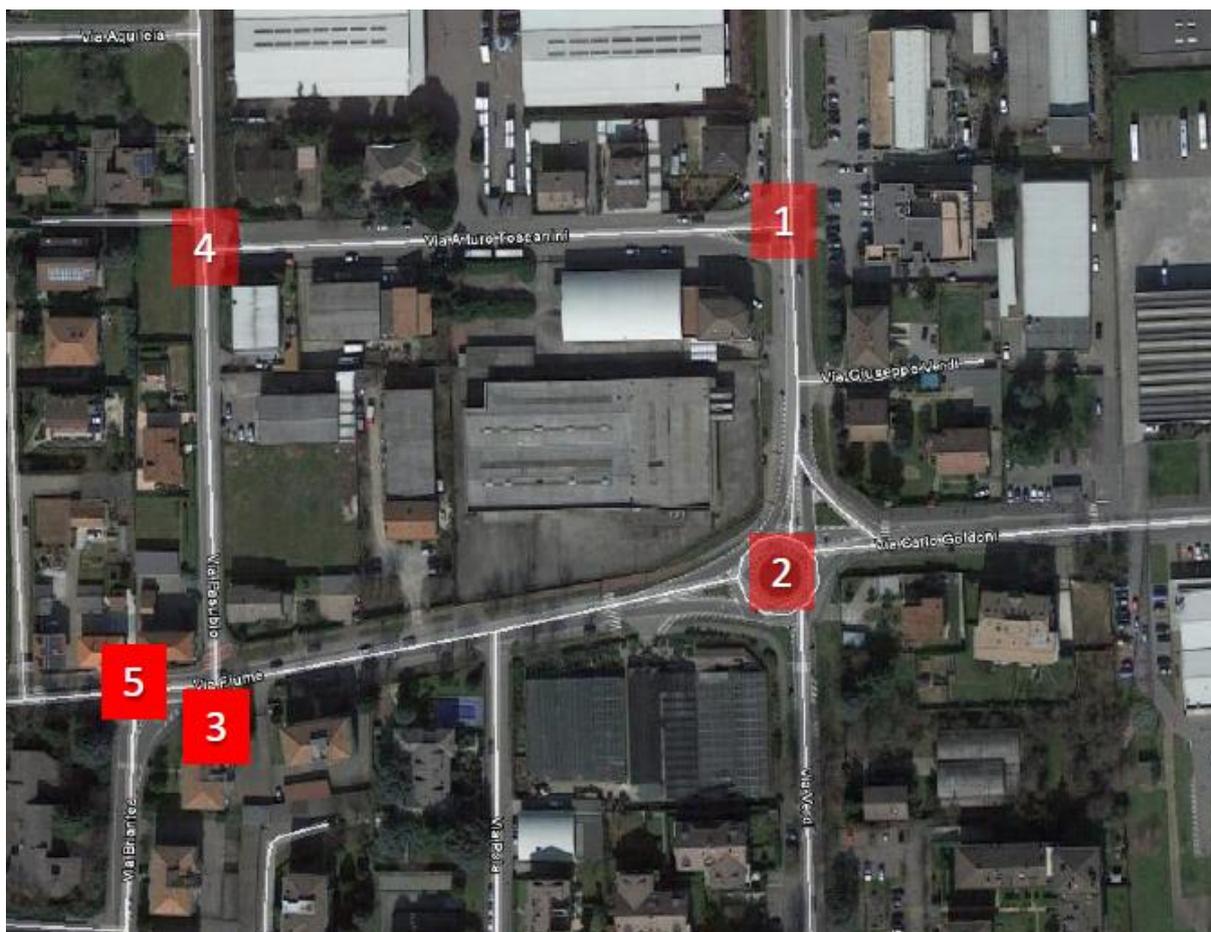


Figura 4.5-8 – Intersezioni analizzate, in rosso pieno prestazioni lievemente peggiorative per le emissioni (Scenario 03)

Comunque nonostante i rassicuranti valori degli indici prestazionali per lo scenario complessivo, lo studio del traffico redatto a corredo della proposta progettuale, propone comunque una serie di interventi ed accorgimenti tecnico-progettuali che si rendono necessari al fine di minimizzare gli impatti indotti, seppur minimi, e massimizzare la sicurezza stradale nell'area di intervento. Gli stessi, così come indicato nello studio, vengono proposti in un successivo capitolo.

Tuttavia alla base delle soluzioni mitigative è opportuno richiamare alcuni degli interventi previsti, lungo l'asse della Via Verdi, a prevalente connotazione commerciale, dallo studio di fattibilità redatto nell'ambito dello studio viabilistico a corredo della Variante n. 1 al PGT, ovvero:

- Gli accessi e le uscite dalle nuove MS dovranno avvenire unicamente lungo l'asse della Via Verdi, ponendo particolare attenzione al sistema di accesso/egresso alla/dalla 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 riceverà tali indicazioni;
- Gli interventi previsti lungo l'asse dovranno essere finalizzati:
  - a) alla realizzazione di un tessuto commerciale omogeneo;



- b) a creare una maggior sicurezza intrinseca dell'asse rispetto alla corrente veicolare e rispetto alle utenze deboli;
- c) ad una maggiore fluidificazione del traffico lungo l'asse;
- 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 dell'asse di Via Verdi;
- 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.

Le finalità e gli obiettivi attesi dalla realizzazione degli interventi sono principalmente:

- la fluidificazione del traffico lungo l'asse di Via Verdi, 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 Verdi, 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 sviluppatasi a Ovest e a Est e contribuire parimenti a dare maggiore sicurezza intrinseca all'itinerario ciclo-pedonale presente sulla Via Verdi Nord in asse Ovest e 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.

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 45 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------



#### 4.6 BIODIVERSITÀ (RETE ECOLOGICA)

Il comune di Cernusco sul Naviglio, pur non potendo vantare sul proprio territorio elementi della rete ecologica regionale si trova in una posizione strategica per quanto concerne la capacità connettiva fra diversi elementi di pregio naturale.

A riguardo, il Documento di Piano interviene prevedendo un miglioramento delle connessioni ecologiche a livello comunale grazie all'implementazione di alcune azioni relative a progetti specifici: Parco delle cave, Orti di Cernusco e Parco Sovracomunale della Martesana.

Attraverso il potenziamento del Parco Est delle Cave, infatti, viene preservata l'esistenza di due "corridoi ecologici:

- corridoio di spazi aperti tra le cave di cascina Gaggiolo e Via Masaccio;
- corridoio di spazi aperti al confine tra Cernusco e Carugate, e in particolare il corridoio di spazi aperti formato da cave dismesse e aree agricole tra la Cascina Torriana Guerrina e il corridoio compreso tra la strada provinciale sp121 e via isola Guarneri.

Tali varchi garantiscono una fondamentale funzione di collegamento poiché sono gli ultimi e unici punti di connessione tra Martesana e ambito del parco del Molgora a nord della città di Cernusco.

Allo stesso modo, attraverso l'istituzione all'interno del Documento di Piano del progetto "Orti di Cernusco" vengono individuati i corridoi prioritari non soggetti a modificazione urbanistica:

- tra Ronco e Cernusco centro
- tra Ronco e Bussero, a Nord del confine con Cassina De Pecchi

Il progetto "Parco storico monumentale della Martesana", attribuendo rilevanza primaria alle aree verdi di connessione tra Martesana, Plis Est delle Cave e ambito paesaggistico, rafforza ulteriormente la tutela dei corridoi sopracitati.

Il PGT prevede, con una apposita azione, che questi varchi debbano essere conservati "nelle loro condizioni di inedificazione, permeabilità, apertura paesaggistica e visuale".

Nel Documento di Piano vengono inoltre esplicitate alcune raccomandazioni relative all'eventuale realizzazione di strutture per lo sviluppo dei servizi o interventi di completamento ai margini del corridoio ammessi da piano dei servizi o dal piano delle regole. Tali interventi infatti dovranno "contribuire a qualificarne il paesaggio e l'efficienza ecologica, conservando o ripristinando, se compromesse le aperture visuali nord sud verso il profilo delle Alpi "dovranno contribuire a qualificarne il paesaggio e l'efficienza ecologica, definendo con precisione il nuovo margine urbano sia con finalità paesaggistiche (costituzione di nuove quinte verdi alberate) che ecologiche".

Sul comune di Cernusco S/N insiste anche parte della rete ecologica prevista nel PTCP della provincia di Milano. Nella Tavola 4 del nuovo Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato in data 17 dicembre 2013 con Delibera di Consiglio n.93, e divenuto efficace dalla sua pubblicazione sul BURL (Serie Avvisi e Concorsi, n. 12 del 19 marzo 2014), vengono riportati gli indirizzi strategici di riqualificazione della rete ecologica (vedi paragrafo 4 - Sistema paesistico ambientale, Tutela e sviluppo degli ecosistemi: progetto di Rete Ecologica Provinciale - e Tavola n. 4 - Rete Ecologica).

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 46 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------

In particolare sulla Tav.4 si riconoscono tre aree periurbane che interessano il comune di Cernusco s/N “su cui occorre attivare politiche polivalenti di assetto fruitivo ed ecologico” così come invocato e previsto dall’attuale PTCP.

Tali aree si trovano:

- a Nord, in prossimità del confine con i comuni di Carugate e Brugherio
- a Ovest, verso Cologno Monzese e Vimodrone
- a Est, al confine con il comune di Bussero

In Figura la mappa delle trasformazioni introdotte dal PGT vigente è stata sovrapposta alla mappa della rete ecologica estratta dalla Tavola 4 –Rete ecologica del PTCP. Si può notare che gli interventi m1\_3 via Cavedale, m1\_9 via Vespucci, m1\_8 via Fontanile e m1\_4 via Goldoni ed m1\_5 via Dante ricadono all’interno degli ambiti di rete ecologica del PTCP. Tali interventi, come precisato nelle Norme di Attuazione del PTCP, all’articolo 33 “Frangere Urbane” possono essere attuati, a condizione che la trasformazione del lotto tenga conto della permeabilità ecologica necessaria. Di fatto le considerazioni espresse valutate in relazione alla localizzazione del campo m2\_2 evidenziano la non incidenza di tale porzione sulle tematiche di connessione ecologica. Va infatti ricordato che l’attuale fase di variante insiste su un ambito già classificato come residenziale, collocato nel centro della struttura edificata di Cernusco e già al momento attuale risulta urbanizzata da molto tempo.

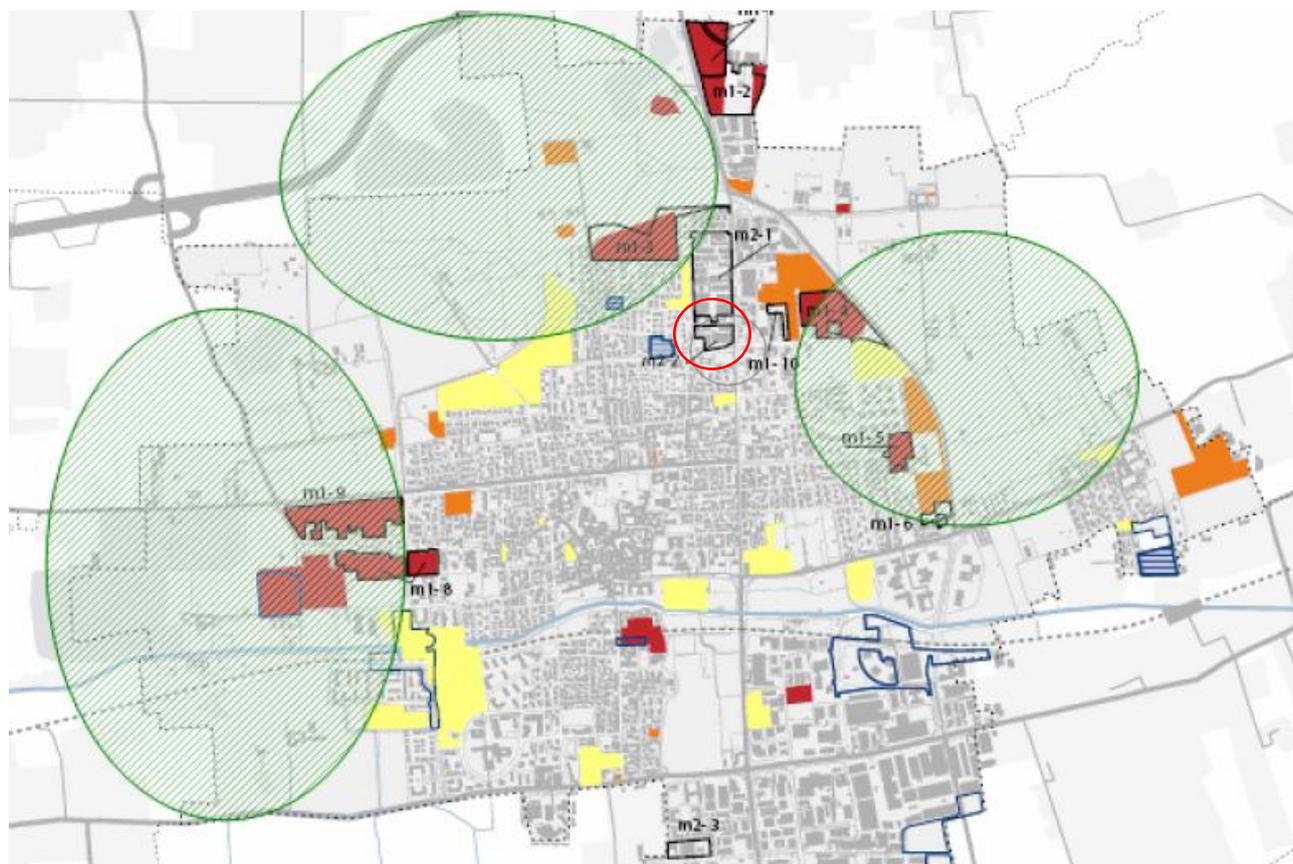


Figura 4.6-1 Sovrapposizione tra i confini degli interventi urbanistici (campi della modificazione) del PGT vigente e un estratto della Tavola 4 della Rete Ecologica Provinciale



Infine la tavola del Documento di Piano del PGT, Azioni e Strategie – Ambiti di valore paesaggistico, ambientale ed ecologico - proposta di seguito in stralcio localizzato, evidenzia nel dettaglio quali siano le porzioni territoriali interessate, e come l’ambito del campo m\_2\_2 non risulti interessato da alcuna previsione riferibile alla tematica trattata.

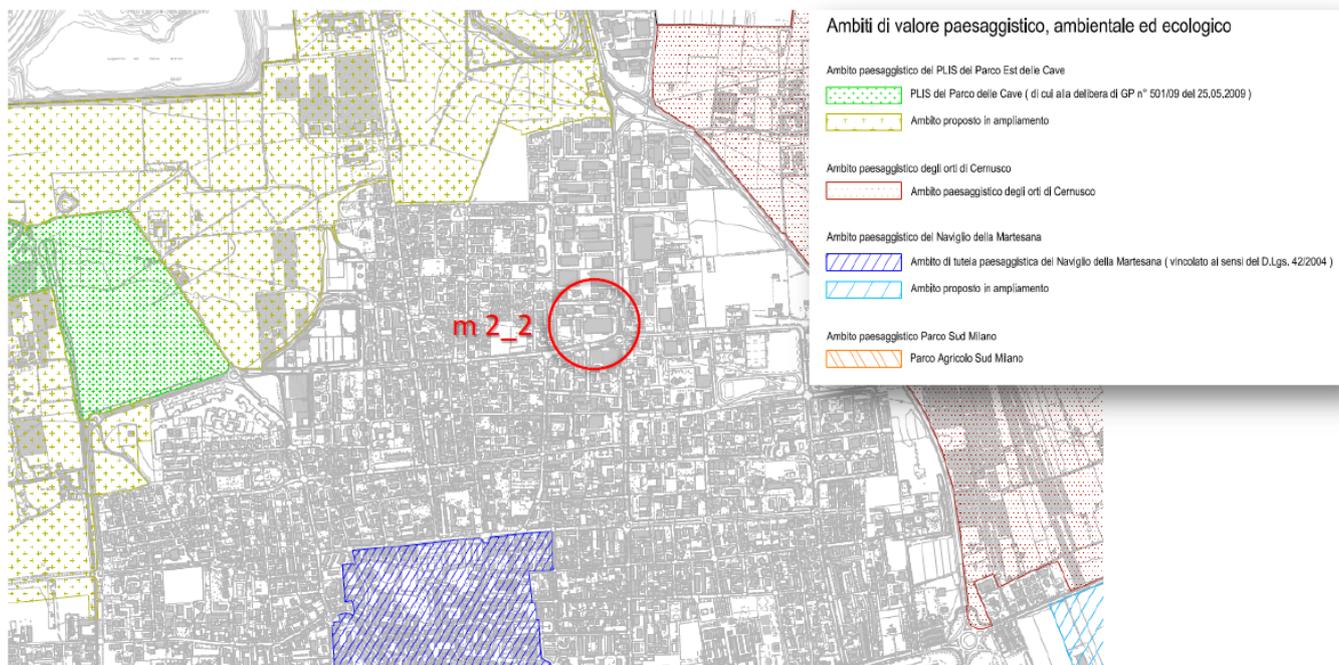


Figura 4.6-2 stralcio della tavola del PGT Ambiti di valore paesaggistico, ambientale ed ecologico

### 5. VALUTAZIONE DEGLI EFFETTI ATTESI

In tale sezione si intende descrivere quanto richiesto in relazione ai potenziali effetti attesi, al loro carattere cumulativo ed alla possibile estensione di tali conseguenze, tenuto conto e ribadito che si tratta di una valutazione relativa ad una semplice riorganizzazione interna (*destinazione d’uso*) di un campo già esistente e già sottoposto positivamente ad intera procedura di VAS.

#### 5.1 COERENZA DELLA PROPOSTA RISPETTO AI PRINCIPI DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

La legge Regionale 12/2005 definisce i compiti dei Documenti di Piano dei PGT (art. 10 bis) ed in particolare specifica che il DdP “*individua gli obiettivi generali di sviluppo, miglioramento e conservazione per la politica territoriale del comune, verificandone la sostenibilità; determina inoltre gli obiettivi quantitativi di sviluppo complessivo con prioritario riferimento alla riqualificazione del territorio, alla minimizzazione del consumo di suolo, all’utilizzo ottimale delle risorse territoriali, al miglioramento dell’assetto viabilistico e della mobilità .....* ”. In

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 48 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



tale ottica il consumo di suolo benché azione, in genere, da evitarsi, va commisurata alle necessità sia di riqualificazione del territorio, sia ad un utilizzo ottimale delle risorse territoriali, sia al miglioramento dell’assetto viabilistico. Nel caso in esame la proposta non comporta ulteriore consumo di suolo rispetto alla struttura vigente, lo studio della viabilità descrive nel dettaglio le variazioni indotte dal nuovo assetto, evidenzia le limitate criticità che introduce ma propone anche adeguati interventi di mitigazione.

5.2 PROBLEMI AMBIENTALI PERTINENTI LA PROPOSTA

Non si segnalano particolari criticità preesistenti nell’area interessata dalla variante proposta. Unici elementi da segnalare sono la struttura consolidata della viabilità e i relativi valori di traffico con ripercussioni sulla qualità dell’aria e sul rumore, lo sviluppo del sistema di mobilità ciclabile che dovrà essere garantito anche a seguito dell’attuazione del progetto in esame.

Unici aspetti ambientali coinvolti anche se non necessariamente attribuibili alla variante sono pertanto:

- Atmosfera - polveri sottili
- Rumore – livelli di rumore generati dal traffico
- Sicurezza stradale – i livelli di traffico presenti rendono, specialmente in ore di punta, problematiche le svolte a sinistra in ingresso al comparto da via Verdi provenendo da sud, ed in uscita con direzione nord. Analoga la situazione per l’accesso al comparto da via Fiume;
- Sicurezza stradale – commistione fra assi viari di percorrenza (ingresso ed uscita dal comparto) e sistema ciclabile.

5.3 DESCRIZIONE DEI POTENZIALI EFFETTI ATTESI E DELLE POSSIBILI SOLUZIONI MITIGATIVE

L’individuazione delle componenti e degli elementi da investigare per questa variante tiene conto del contesto locale in cui si inserisce e delle potenziali effettive ricadute derivanti dalla stessa. Si evidenzia comunque che l’analisi, basata spesso su documenti specialistici finalizzati a investigare singoli aspetti tiene in considerazione le caratteristiche strutturali ed operative del campo nella sua configurazione successiva all’intervento. Pertanto le forme di pressione ambientale individuate sono legate a considerazioni generali e non a una dimostrata maggior prestazionalità della configurazione originaria del campo così come riportata nel PGT vigente.

5.3.1 Atmosfera

L’analisi dei dati, riferibili complessivamente o a rilevazioni puntuali di Arpa o a banche dati di Arpa, forniscono un quadro anche relativamente aggiornato del contesto di Cernusco sul Naviglio. I principali inquinanti che hanno presentato sforamenti sono stati il PM10 e il PM 2,5, con una marcata stagionalità e con superamenti del valore limite giornaliero solo nel periodo invernale. Questa considerazione va peraltro valutata alla luce della buona

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 49 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



prestazionalità generale del modello di viabilità di progetto, come evidenziato nell'apposito studio, ma anche delle limitate forme di criticità puntuali rilevate su singole intersezioni. In generale pertanto non si ritiene di dover individuare forme di mitigazione, quanto piuttosto si richiama la possibilità di operare in condizioni di previsione di valori delle polveri oltre il valore limite, agendo o sul combustibile (es. limitazioni di transito) o sul fenomeno del risollevarimento, che potrebbe essere limitato mediante bagnatura del fondo stradale calcolandone l'applicazione in modo da coprire il maggior numero di transiti giornalieri.

### 5.3.2 Ambiente acustico

I risultati della valutazione previsionale condotta permettono di stabilire che i parametri caratteristici del clima acustico dell'intervento in oggetto rientrano nei limiti previsti dalla zonizzazione acustica comunale. Dai dati della modellizzazione acustica, risulta come il livello di immissione (Rumore ambientale), ipotizzato in una situazione sicuramente peggiorativa, sia comunque da considerarsi inferiore ai limiti previsti dalla normativa.

Poiché il traffico veicolare rappresenta il principale fattore che influenza il clima acustico dell'area oggetto di intervento è stata verificata la situazione riferita all'abitazione identificata come Ricettore 2 posta in prossimità del fronte sud della rotatoria che raccorda Via Fiume alla Via Briantea, e l'aumento anche nell'ora di punta è comunque risultato inferiore a 0,3 decibel.

Anche per le sorgenti di emissione interne al comparto (impianti posti all'esterno) è stato stimato un contributo massimo:

- Diurno di 43,2 dB pertanto inferiore al limite di 50 decibel diurno.
- Notturno di 27,5 dB pertanto inferiore al limite di 45 decibel notturno.

In conclusione, sulla base dei dati individuati, si ritiene che in riferimento alla valutazione previsionale, l'attività della ditta in oggetto possa essere considerata sostanzialmente conforme ai disposti legislativi in materia di impatto acustico.

### 5.3.3 Suolo, sottosuolo e acque sotterranee

Sulla base degli studi specialistici condotti ed in considerazione delle caratteristiche dell'intervento in oggetto, è possibile affermare che nessun elemento di natura geologica ed idro-morfologica verrà in alcun modo alterato dall'intervento in oggetto, la cui realizzazione secondo tecniche di buona norma non presenta dunque controindicazioni in merito all'alterabilità dell'assetto geomorfologico dell'area ed alla valutazione delle caratteristiche di portanza del terreno.

Allo stesso modo, si ritiene che non possano verificarsi significative alterazioni della qualità delle acque sotterranee sia durante la fase realizzativa degli interventi in progetto sia durante la fase di esercizio delle stesse opere edilizie.

Lo smaltimento delle acque reflue provenienti dagli scarichi civili e delle acque meteoriche avverrà nel rispetto della normativa vigente, e pertanto è da escludersi qualsiasi tipo di contaminazione connessa alla realizzazione delle opere.

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 50 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------





- Inversione dell'attuale senso unico di marcia della Via Briantea, come previsto dal recente PGTU 2016, al fine di fare sistema con la Via Fiume Sud per le relazioni di traffico Nord/Sud e Nord/Ovest;
- Accesso/Egresso su Via Verdi:
  - o Sia per lo Scenario 01 sia per lo Scenario 02, 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. Il flusso proveniente da Sud ed intenzionato ad entrare nel comparto potrà agevolmente farlo ricorrendo all'accesso di Via Fiume (Scenario 01) o attraverso il percorso Via Fiume>Via Pasubio>Via Toscanini e, quindi, dall'unico accesso su Via Verdi (Scenario 02). ;
  - o Per lo Scenario 01 e lo Scenario 03, 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. Il flusso uscente intenzionato a dirigersi a Nord potrà agevolmente farlo tramite inversione di marcia in corrispondenza della rotatoria;
- Accesso/Egresso su Via Fiume, qualora venga mantenuto a seguito della verifica di cui al Punto 1:
  - o Per lo Scenario 01 e lo Scenario 03, istituzione del divieto di svolta a sinistra per l'accesso del flusso di traffico proveniente da Ovest e diretto al comparto, mediante idonea segnaletica orizzontale (striscia continua), al fine di evitare potenziali ricadute sul deflusso circolatorio, compromesso dall'alto livello di traffico presente, e scongiurare potenziali ricadute sulla sicurezza stradale. Il flusso proveniente da Ovest ed intenzionato ad entrare nel comparto potrà agevolmente farlo tramite inversione di marcia in corrispondenza della rotatoria. Per lo Scenario 02, il flusso di traffico proveniente da Ovest, Sud ed Est potrà accedere al comparto tramite il percorso Via Pasubio>Via Toscanini e, quindi, dall'unico accesso su Via Verdi;
  - o Per lo Scenario 01 e lo Scenario 02, istituzione del divieto di svolta a sinistra per il flusso di traffico uscente dal comparto e diretto a Est, 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. Per lo Scenario 01, il flusso uscente intenzionato a dirigersi a Est potrà agevolmente farlo ricorrendo al varco su Via Verdi, mediante posa di idonea segnaletica guida all'interno del comparto. Per lo Scenario 02, il flusso uscente intenzionato a dirigersi a Est potrà farlo tramite il percorso Via Pasubio>Via Toscanini>Via Goldoni. La previsione della nuova rotatoria all'intersezione Via Fiume/Via Briantea, individuata dal PGTU 2016, semplificherà ulteriormente il sistema di uscita e inversione di marcia;
- Realizzazione dell'attraversamento pedonale rialzato su Via Toscanini;

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 52 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------



- area intersezione rialzata e di attraversamento trasversale rialzata realizzata in masselli di calcestruzzo prefabbricato dello spessore di cm 8 di opportuna colorimetria e zebraatura bianca per l'attraversamento pedonale e colorimetria rossa per la contestuale presenza dell'attraversamento ciclabile promiscuo;
- a delimitazione delle rampe: posa di cordoli a sezione retta in pietra;
- Per lo Scenario 01 e per lo Scenario 03 particolare attenzione dovrà essere posta all'ingombro dei mezzi pesanti durante la svolta a destra per accedere al comparto da Via Fiume, al fine di scongiurare potenziali ricadute sulla sicurezza del futuro collegamento ciclabile Fiume/Toscanini, a causa della parziale invasione del mezzo pesante in fase di sterzata;
- Per lo Scenario 01 e per lo Scenario 03 particolare attenzione dovrà essere posta all'ingombro dei mezzi pesanti durante la manovra di uscita a destra su Via Verdi, al fine di scongiurare potenziali ricadute sulla sicurezza stradale a causa della parziale invasione del mezzo pesante della corsia di marcia di Via Nord in direzione Nord;
- Per lo Scenario 01 e per lo Scenario 02 particolare attenzione dovrà essere posta all'ingombro dei mezzi pesanti durante la manovra di uscita a destra su Via Fiume, al fine di scongiurare potenziali ricadute sulla sicurezza stradale a causa della parziale invasione del mezzo pesante della corsia di marcia di Via Fiume in direzione Est;
- Particolare attenzione dovrà essere posta alla cucitura tra il sistema di accesso/egresso al/dal comparto con il percorso ciclopedonale presente in asse Ovest della Via Verdi ed in asse Nord della Via Fiume. Percorso ciclopedonale che, come detto, è oggetto di progettazione, rifunzionalizzazione, riqualificazione e messa in sicurezza nell'ambito del redigendo progetto "Azioni e interventi per la mobilità ciclopedonale" che l'Amministrazione ha in corso di redazione, al fine di garantire la massima sicurezza all'utenza debole che fruisce dell'itinerario ciclopedonale stesso. In corrispondenza degli sbocchi carrai, o dell'accesso ad aree di parcheggio interne alla struttura commerciale, deve essere garantita la continuità del percorso ciclopedonale a latere degli assi di Via Verdi/Via Fiume, garantendo possibilmente continuità altimetriche. I varchi carrai non devono 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 del percorso ciclopedonale 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.

In conclusione, tra i 3 scenari alternativi, alla luce dei risultati modellistici e delle analisi tecniche, lo studio di traffico ha individuato lo Scenario 03 come quello che, allo stato, è in grado di contenere maggiormente gli impatti indotti, e come tale raccomandato, sia in termini di livelli di servizio sia in termini di ricadute socioeconomiche 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 e con l'utenza debole che insiste lungo l'asse di Via Verdi Nord e di Via Fiume.

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 53 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



Inoltre, lo Scenario 03 può essere ulteriormente affinato prevedendo che per il solo varco di Via Verdi sia possibile, oltre l'egresso dal comparto in "mano destra" dei mezzi, anche l'ingresso dei mezzi al comparto, anche in tal caso, solamente in "mano destra". Questo consentirebbe di sgravare il carico del flusso entrante nella rotatoria Verdi/Fiume, attraverso il braccio di Via Verdi Nord, di circa 10 veh/h, a tutto vantaggio della parziale criticità nodale.

### 5.3.5 Funzionalità ecologica

Benché sia difficile individuare soluzioni che possano garantire la funzionalità ecologica, intesa come permeabilità, nel contesto in esame, va comunque apprezzata la creazione di quinte verdi alberate di margine, unico intervento applicabile in situazioni come quella in esame peraltro già previste dal PGT vigente e associate a percorsi ciclopedonali.

## 5.4 CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Si evidenzia che benché le attività riconducibili alla tipologia Centro Commerciale DGR n8/5054 04/07/2007 che andranno ad insediarsi nel campo a seguito della presente proposta di PDC in deroga sia da sottoporre a procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della DGR 14/07/2015 n°X/3826, l'analisi che verrà condotta in tale procedura sarà riferita unicamente alle caratteristiche tecniche del progetto esecutivo. Di fatto la struttura dell'ambito acquisita a seguito della variante al PGT degli interventi proposti consentirà in futuro di insediare altre attività simili ma con caratteristiche anche diverse rispetto a quelle considerate nella procedura di VIA, pertanto si formulano le seguenti osservazioni quali proposte di integrazione alle norme specifiche del campo della modificazione m 2\_2, ovvero:

le attività commerciali che andranno ad insediarsi nel campo m 2\_2 dovranno presentare caratteristiche analoghe a quelle considerate nell'attuale fase progettuale in relazione a:

- flussi di traffico indotto;
- disponibilità di parcheggi;
- emissioni acustiche;
- interferenze sulla vulnerabilità dell'acquifero;

qualora le attività che volessero insediarsi dovessero presentare caratteristiche superiori nei valori a quelle richiamate dovranno preventivamente sottoporre il progetto attuativo a:

- Studio previsionale di impatto acustico
- Studio dei flussi di traffico, del traffico indotto e delle disponibilità di parcheggi.
- Verifica dei rischi connessi alla vulnerabilità dell'acquifero;

RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE	DATA EMISSIONE Gennaio 2017	AGGIORNAMENTO -	FOGLIO 54 di 55
---------------------------------	--------------------------------	--------------------	--------------------



In conclusione, si ritiene che la proposta connessa a permesso di costruire in deroga per il Campo della Modificazione m 2\_2 non comporti, rispetto all'assetto urbanistico della medesima area previsto dal vigente Piano di Governo del Territorio, alcuna alterazione al sistema ambientale esistente, essendo confermata dagli studi condotti e dalle valutazioni svolte la fattibilità dell'intervento sotto il profilo ambientale e per tale ragione, come si evince dalle considerazioni formulate nei capitoli precedenti, la proposta in esame non vada assoggettata a procedura di VAS, in particolare se verranno applicati gli interventi di mitigazione esposti nel presente capitolo.

AOO CERNUSCO SUL NAVIGLIO  
Protocollo Arrivo N. 6786/2017 del 08-02-2017  
Copia Del Documento Firmato Digitalmente

<b>RAPPORTO AMBIENTALE PRELIMINARE</b>	<b>DATA EMISSIONE</b> Gennaio 2017	<b>AGGIORNAMENTO</b> -	<b>FOGLIO</b> 55 di 55
--	---------------------------------------	---------------------------	---------------------------