



COMUNE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO

PROVINCIA DI MILANO

1a Variante al Piano di Governo del Territorio
ai sensi della L.R. 11 Marzo 2005 N° 12 e s.m.i.



Valutazione Ambientale Strategica

SINTESI NON TECNICA

RELAZIONE - VAS.R03

IL COMUNE

Eugenio Comincini Sindaco

Giordano Marchetti Vicesindaco e Assessore alla Gestione del Territorio

Marco Acquati Responsabile del procedimento e direttore dell'area tecnica



GRUPPO DI LAVORO

Dicembre 2013

Luca Menci

Gianluca Vicini

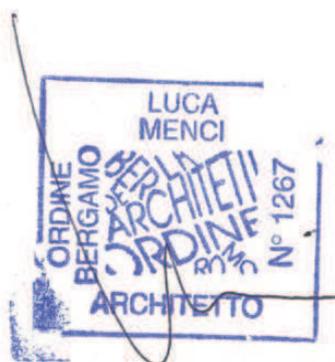
Marco Banderali

Roberto Bertoli

Marco Antonelli

Luca Festa

Clizia Grandini



Adozione Delibera C.C. n° 59/2013 del 29/07/2013

Controdeduzione Delibera C.C. n° del

Approvazione Delibera C.C. n° del



Territorio e Ambiente
Architettura e Urbanistica

Via Libero Comune, 12
26013 - Crema (Cr)
Tel./Fax. 0373-204150



INDICE

1	Quadro normativo di riferimento e metodologia adottata	3
2	Contenuti ed obiettivi del documento di Piano e rapporto con altri pertinenti piani e programmi	4
2.1	Le previsioni sovraordinate relative al territorio comunale di Cernusco S/N.	4
2.1.1	Piano Territoriale Regionale	4
2.1.2	Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano	5
2.1.1	Piano Territoriale d' Area dei Navigli Lombardi	6
2.2	Contenuti ed obiettivi del Documento di Piano	6
3	Principali elementi dello stato ambientale.....	9
3.1	Atmosfera	9
3.2	Popolazione.....	12
3.3	Rifiuti.....	13
3.4	Mobilità e trasporti	13
3.4.1	Gli incidenti stradali.....	14
3.5	Il settore Commerciale	16
4	Sensibilità e Criticità' ambientali esistenti pertinenti il Documento di Piano.....	17
4.1	Criticità.....	17
4.2	Valori, opportunità, potenzialità.....	19
5	Possibili effetti derivanti dall'attuazione delle scelte strategiche di piano.....	20
5.1	Effetti attesi.....	24
5.1.1	L'asse di via Torino	25
5.1.2	L'asse di via Mazzini	25
5.1.3	L'asse della via Padana Superiore (ex S.S. 11)	25
5.1.4	L'asse della Via Verdi nord e della S.P. 121.....	25
6	Misure previste per mitigare i potenziali effetti legati alle scelte strategiche di piano	26
7	Descrizione del piano di monitoraggio.....	28

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 2 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	-------------------



1 QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO E METODOLOGIA ADOTTATA

Nel marzo 2005 la Regione Lombardia ha approvato la legge n. 12 “per il governo del territorio” portando a compimento quel processo di progressiva trasformazione del sistema di pianificazione territoriale e urbanistica, preparato e già parzialmente attuato dal governo regionale nel corso della precedente legislatura mediante la successiva emanazione di provvedimenti transitori e settoriali (le L.R.23/97, 9/99, 1/01, le discipline settoriali sul commercio, sugli accordi di programma, sui parchi, ecc.).

Come previsto dallo schema procedurale della VAS definito negli “indirizzi generali per la VAS” approvati con D.C.R. 13 marzo 2007, n. VIII/351, e recentemente aggiornati con la D.G.R. 9/761 del 10 novembre 2010 è stata attuata una prima fase di *scoping* finalizzata a stabilire la portata e ed i contenuti conoscitivi del Documento di Piano e del Rapporto Ambientale.

Nella prima seduta della conferenza di valutazione è stato presentato il documento di scoping agli Enti presenti finalizzato alla condivisione dei dati e della metodologia di analisi.

L'allegato 1a della citata DGR “Modello metodologico procedurale e organizzativo della valutazione ambientale di piani e programmi (VAS) – Documento di Piano – PGT” costituisce il riferimento adottato per la procedura di VAS del Documento di Piano della variante 2013 del PGT del comune di Cernusco sul Naviglio. Tale allegato definisce le fasi del procedimento riconducibili ai punti seguenti:

1. avviso di avvio del procedimento;
2. individuazione dei soggetti interessati e definizione modalità di informazione comunicazione;
3. elaborazione e redazione del DdP e del Rapporto Ambientale;
4. messa a disposizione;
5. convocazione conferenza di valutazione;
6. formulazione parere ambientale motivato;
7. adozione del DdP;
8. pubblicazione e raccolta osservazioni;
9. formulazione parere ambientale motivato finale e approvazione finale;
10. gestione e monitoraggio.

Il rapporto ambientale è stato redatto sulla scorta della normativa e bibliografia esistente in materia di valutazione ambientale e di quanto previsto dalla Direttiva 42/2001, dal D. lgs 152/2006 “Norme in materia ambientale” e dal D.lgs.4/08, dalla L.R. 12/05 e più in particolare dagli “*Indirizzi generali per la valutazione di piani e programmi (articolo 4, comma 1, l.r. 11 marzo 2005)*” approvati nel marzo 2007 e da quanto indicato nell'Allegato 1a alla D.G.R. 8/6420 del 27.12.2007.

In particolare sono stati tenuti in considerazione i seguenti documenti tutti reperibili sul sito del Comune:

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 3 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	-------------------



- 1) Documento di Piano del PGT vigente
- 2) Documento di scoping della VAS del PGT vigente
- 3) Rapporto Ambientale della VAS del PGT vigente
- 4) Documento di programmazione commerciale del comune di Cernusco s.N.
- 5) Documento di Piano della Variante al PGT vigente
- 6) Studio di Viabilità specifico

La valutazione ambientale del Documento di Piano si è composta di molteplici elementi. In primo luogo sono stati richiamati gli obiettivi e le finalità perseguite dal Documento di Piano e gli indirizzi di programmazione per il settore commerciale così da focalizzare l'oggetto della procedura di Valutazione Ambientale Strategica. Sono quindi ripercorse in modo sintetico le indicazioni dei principali strumenti sovra-ordinati presi in esame nella stesura del Documento di Piano dello strumento vigente e rispetto ai quali si era verificata la coerenza delle strategie generali di Piano.

Di seguito è proposto una sintesi conoscitiva del territorio comunale, fondamentale per fornire ai decisori politici e al pubblico una esaustiva descrizione dello stato dell'ambiente attuale, ricavata sia da strumenti programmatori sovraordinati rispetto alla scala comunale, sia dagli studi specialistici affrontati per la predisposizione della variante al PGT, sia dalle fonti di dati e dalle banche dati disponibili e accessibili, in particolare quelle utilizzate per il monitoraggio dello strumento vigente.

La fase Valutativa è stata impostata in modo tale da inquadrare le previsioni interessate dalle scelte strategiche rispetto al quadro conoscitivo proposto e quindi valutare le scelte stesse al fine di indicare eventuali azioni mitigative da intraprendersi in sede di attuazione delle previsioni della variante al PGT.

2 CONTENUTI ED OBIETTIVI DEL DOCUMENTO DI PIANO E RAPPORTO CON ALTRI PERTINENTI PIANI E PROGRAMMI

2.1 Le previsioni sovraordinate relative al territorio comunale di Cernusco S/N.

2.1.1 Piano Territoriale Regionale

Il Consiglio Regionale della Lombardia, con DCR n. 56 del 28 settembre 2010 ha approvato le modifiche e le integrazioni al Piano Territoriale Regionale (PTR). Il PTR costituisce il quadro di riferimento per la programmazione e la pianificazione a livello regionale; l'aggiornamento comporta anche delle ricadute sulla pianificazione locale..

Il PTR definisce tre macro - obiettivi quali basi delle politiche territoriali lombarde per il perseguimento dello sviluppo sostenibile, che concorrono al miglioramento della vita dei cittadini:

Essi discendono dagli obiettivi di sostenibilità della Comunità Europea: coesione sociale ed economica, conservazione delle risorse naturali e del patrimonio culturale, competitività equilibrata dei territori.

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 4 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	-------------------



- rafforzare la competitività dei territori della Lombardia (*Attrattività e competitività sono concetti molto legati e si potrebbe definire l' attrattività come una preconditione della competitività futura di un territorio*).
- riequilibrare il territorio lombardo (*L' equilibrio del territorio della Lombardia è inteso come lo sviluppo di un sistema policentrico con lo scopo di alleggerire la pressione insediativa sulla conurbazione centrale e mitigare così gli effetti ambientali negativi senza tuttavia mortificarne il ruolo, rafforzare i centri funzionali importanti ma allo stesso tempo distribuire, per quanto possibile, le funzioni su tutto il territorio*)
- proteggere e valorizzare le risorse della regione (*La Lombardia è caratterizzata dalla presenza diffusa, su un territorio relativamente vasto, di una varietà di risorse: di tipo primario, naturali, capitale umano, aria, acqua e suolo e prodotte dalle trasformazioni avvenute nel corso del tempo, culturali, paesaggistiche, identitarie, della conoscenza e di impresa. Tali risorse costituiscono la ricchezza e la forza della regione: esse devono essere contemporaneamente preservate dallo spreco e da interventi che ne possano inficiare l'integrità e valorizzate come fattore di sviluppo, sia singolarmente che come sistema*)

2.1.2 Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Milano

Il Piano Territoriale della Provincia di Milano attualmente vigente è stato approvato con la deliberazione del Consiglio Provinciale n. 55 del 14 ottobre 2003, quindi è stata attivata una procedura di variante finalizzata all'adeguamento del PTCP alla L.R. 12/2005 che ha condotto, per ora, all'adozione del nuovo strumento (D.C.P. n.16 del 07/06/2012) che tuttavia non modifica gli obiettivi strategici. Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale è lo strumento di pianificazione che definisce gli obiettivi di assetto e tutela del territorio provinciale, indirizza la programmazione socio-economica della Provincia ed ha valore di piano paesaggistico-ambientale. Il Piano inoltre raccorda le politiche settoriali di competenza provinciale e indirizza e coordina la pianificazione urbanistica dei Comuni.

Il Piano provinciale assume la sostenibilità delle trasformazioni e dello sviluppo insediativo come obiettivo generale, articolato secondo cinque obiettivi specifici, a loro volta articolati in obiettivi più dettagliati:

- Obiettivo O1 - Compatibilità ecologica e paesistico ambientale delle trasformazioni
- Obiettivo O2 - Integrazione fra i sistemi insediativo e della mobilità
- Obiettivo O3 - Ricostruzione della rete ecologica provinciale
- Obiettivo O4 - Compattazione della forma urbana
- Obiettivo O5 - Innalzamento della qualità insediativa

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 5 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	-------------------



2.1.1 Piano Territoriale d' Area dei Navigli Lombardi

Il 16 novembre 2010 il Consiglio Regionale della Lombardia ha approvato il Piano Territoriale Regionale d'Area dei Navigli Lombardi, che si prefigge l'obiettivo di promuovere la valorizzazione e lo sviluppo equilibrato del territorio dei comuni rivieraschi.

il comune di Cernusco sul Naviglio non è interessato dalla fascia di tutela dei 100 m ma esclusivamente dal vincolo paesistico, già recepito in P.G.T. Vigente, è invece interessato dagli ambiti agricoli e naturalistici della fascia di 500 m dalle sponde, che completa il tessuto delle reti ecologiche e paesistiche nel territorio sotteso al sistema Navigli.

2.2 Contenuti ed obiettivi del Documento di Piano

Il comune di Cernusco S/N è dotato di PGT, approvato nell'anno 2010, preventivamente sottoposto positivamente a procedura di VAS, volta a verificarne la sostenibilità ambientale delle scelte e degli obiettivi, l'attuale fase di variante è legata in via esclusiva alla programmazione commerciale. Di fatto la variante non modifica in alcun modo gli obiettivi originari e pertanto questi non necessitano più di verifica di sostenibilità. Tuttavia se ne ripropone l'elencazione per una verifica speditiva della conformità ad essi delle scelte in materia di commercio.

SISTEMA	OBIETTIVO
SISTEMA AMBIENTALE	Mantenere la corona di spazi aperti continui introno alla città e connettere Martesana, Villorosi e parco del Molgora (azioni sovralocali attraverso azione specifica locale)
	Conservare la forma riconoscibile di paese separato dal continuo urbanizzato della metropoli
	Assicurare la continuità dei corridoi ecologico-ambientali
	Conservare le aree agricole che costituiscono la propaggine sud della Dorsale Verde
	Conservare e restaurare il paesaggio dei prati, dei corsi d'acqua, dei filari di gelsi e pioppi, degli spazi aperti e delle prospettive lunghe
	Attribuire un valore specifico ad ogni insediamento agricolo considerando la sostenibilità dell'economia agricola urbana e le eventuali differenti forme di incentivazione: facilitazione degli insediamenti agricoli veri, disincentivazione delle forme di edilizia falsamente agricola, incentivazione delle forme di agricoltura bio, che arricchiscano il sistema agroambientale
	Confermare e rafforzare il parco della Martesana, migliorando la dotazione di aree demaniali al suo interno, differenziandone gli spazi in funzione della creazione di un parco di attività fruito e vissuto, collegandolo alle aree libere a Nord e a Sud (evitando che l'eccessiva enfasi sul parco storico della Molgora tolga attenzione ad aree altrettanto importanti, in generale alle aree comprese tra Molgora e Villorosi).
	Conservare l'ambito della Martesana quale asse di mobilità lenta e connetterla ad una rete locale e sovralocale di mobilità ciclabile, assai più articolata e capillare delle previsioni di

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 6 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	-------------------



SISTEMA	OBBIETTIVO
	Mi-Bici
SISTEMA INSEDIATIVO	Contenimento del consumo di suolo
	Interventi di completamento delle aree urbanizzate e di densificazione dei comparti già edificati
	Occupazione solo di aree ad oggi inedificate e già previste dal piano vigente, escludendo il coinvolgimento di nuove aree
	Disegno di nuovi spazi aperti e messe a rete con i più ampi spazi aperti posti a corona del territorio urbanizzato
	Sviluppo dell'offerta di housing sociale nei comparti di completamento previsti e nel riuso delle strutture esistenti
SISTEMA PRODUTTIVO	Riqualificazione della maglia del tessuto produttivo
	Insediamiento e sviluppo di attività produttive qualificanti
	Tutela del paesaggio urbano, con particolare riferimento all'ambito monumentale del parco della Martesana (fronte del canale e cannocchiale di Villa Alari)
SISTEMA DELLA CITTÀ PUBBLICA	Perseguire un modello di sviluppo di tipo nuovo: servizi di qualità
	Nuove politiche nel campo: ambiente, uso e produzione di energia, casa, servizi, mobilità, sviluppo dell'economia locale,
	Integrazione tra diversi interventi settoriali
	Innovazione nel modello di governance: promuovere relazioni sovracomunali
	Diventare capofila della cooperazione a scala vasta nell'area della Martesana con riferimento ad una serie di temi di frontiera (come nel caso del PLIS)
SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE	Sfruttare la straordinaria accessibilità di Cernusco (autostrade, rete metropolitana, rete ciclabile sovralocale) riconoscendo le differenze come opportunità, articolando i tipi di accessibilità in relazione alle utenze prevalenti e pensando in forma integrata al ruolo urbanistico degli spazi intorno alle stazioni
	Dare alla nuova strada di accesso connessa alla Bre-Be-Mi da sud il valore di una strada parco, porta della città
	Promozione di forme di mobilità "gentile", con estensione della rete dei percorsi ciclopedonali che connettano le varie parti della città e permettano di raggiungere le aree industriali, i parchi e le aree agricole
	Sviluppo del trasporto pubblico locale, anche agendo per l'incremento e la razionalizzazione dei percorsi trasversali

Tabella 2.2-1 Obiettivi di sostenibilità del PGT vigente

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 7 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	-------------------



Di seguito si propongono invece gli obiettivi strategici legati al settore del commercio, tali obiettivi derivano direttamente dall'analisi eseguita con il documento di programmazione commerciale alla base del percorso di variante.

SISTEMA COMMERCIALE	Incoraggiare e incentivare la positiva tendenza allo sviluppo della rete distributiva che il Comune ha finora evidenziato, affrontando in modo organico la programmazione del settore commerciale.
	Rivedere e correggere le rigidità presenti nello strumento urbanistico vigente analizzando la morfologia degli ambiti del territorio e del tessuto edilizio esistente per rideterminare le tipologie commerciali possibili e le dotazioni di aree a servizi conseguenti.
	Sviluppare l'offerta di rilevanza locale di esercizi commerciali del settore alimentare.
	Sviluppare l'offerta di rilevanza sopra locale di esercizi commerciali del settore non alimentare in coerenza con le caratteristiche e le potenzialità infrastrutturali del territorio comunale.

Tabella 2.2-2 – obiettivi specifici per il settore commerciale

La selezione degli obiettivi enunciati deriva da una puntuale lettura dei dati di analisi citati in precedenza che hanno consentito di individuare a Cernusco, in relazione al sistema commerciale, le seguenti peculiarità:

- **II SISTEMA DEL CENTRO STORICO**, culminante nella Zona a traffico limitato che comprende un numero elevato di negozi, tutti di piccole dimensioni e ad elevato contenuto di specializzazione, che, inseriti in un ambito di particolare valenza urbana, configurano un centro commerciale naturale capace di porsi come riferimento rispetto ai residenti dell'intero Comune e dei Comuni limitrofi.
- **GLI AMBITI DI RILIEVO SOVRACOMUNALE**, 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, dove si concentrano le attività di maggiori dimensioni, destinate, oltre che ai residenti a Cernusco sul Naviglio, anche ai consumatori in transito.
- **IL SISTEMA COMMERCIALE INTERNO ALL'ABITATO**, che per il settore alimentare assicura un servizio di prossimità, seppur limitato nella sua entità, attraverso attività despecializzate di dimensioni limitate.

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 8 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	-------------------



3 PRINCIPALI ELEMENTI DELLO STATO AMBIENTALE

3.1 Atmosfera

Le principali molecole inquinanti legate al traffico veicolare sono:

- **NO_x** (*Ossidi di Azoto*) – la principale fonte di emissione è il trasporto su strada, (58%);
- **CO** (*Monossido di Carbonio*)– il maggior apporto (74%) è dato dal trasporto su strada;
- **CO₂** (*Anidride carbonica*) – i contributi principali (48%) sono le combustioni, sia industriali che non industriali e, per il 28%, il trasporto su strada
- **PM_{2.5}** , **PM₁₀** e **PTS** (*Polveri sottili*) - 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%);
- **Precursori O₃** (*Ozono*) – per i precursori dell'O₃ le principali fonti di emissione sono l'uso di solventi (40%) e il trasporto su strada (35%).

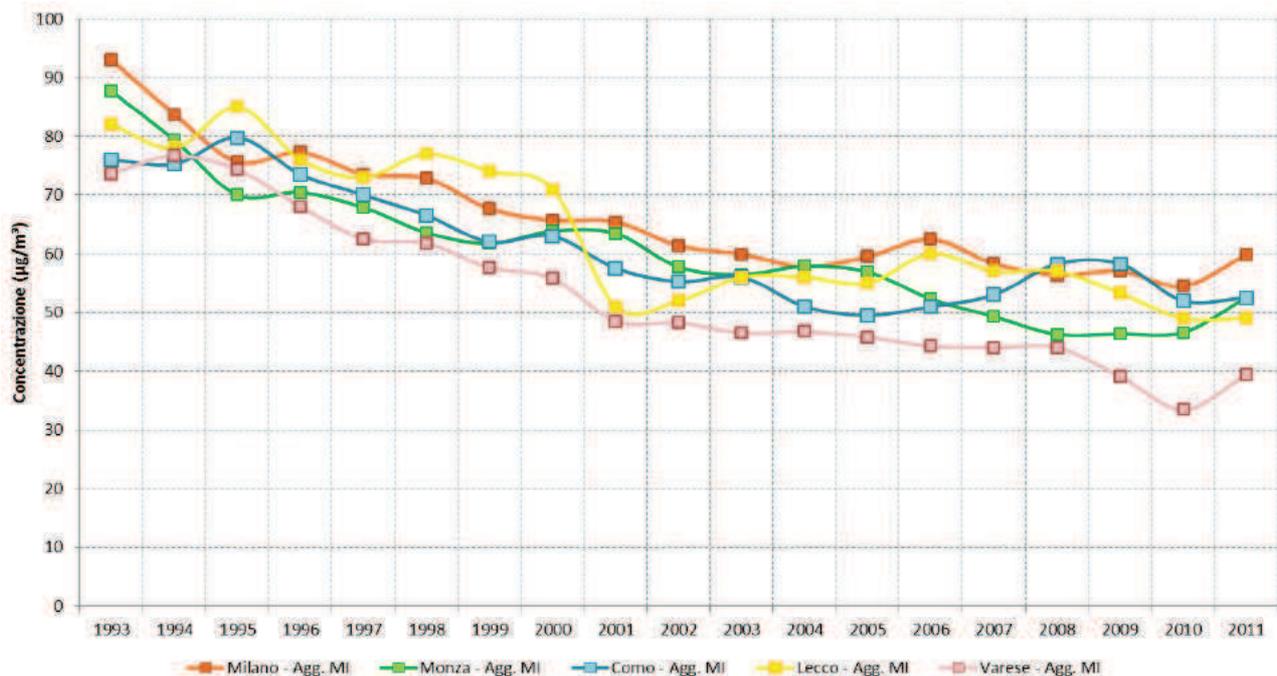


Tabella 3.1-1 Andamento delle concentrazioni medie annuali di NO₂ (*Diossido di Azoto*) per l'agglomerato di Milano

La concentrazione media di NO_x sul periodo determinata presso il sito del Laboratorio mobile a Cernusco sul Naviglio (2010 – 2011) è paragonabile, in generale, a quanto rilevato presso le centraline, poste nella stessa area orientale della provincia di Milano, in particolare a connotazione urbana da fondo.

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 9 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	-------------------

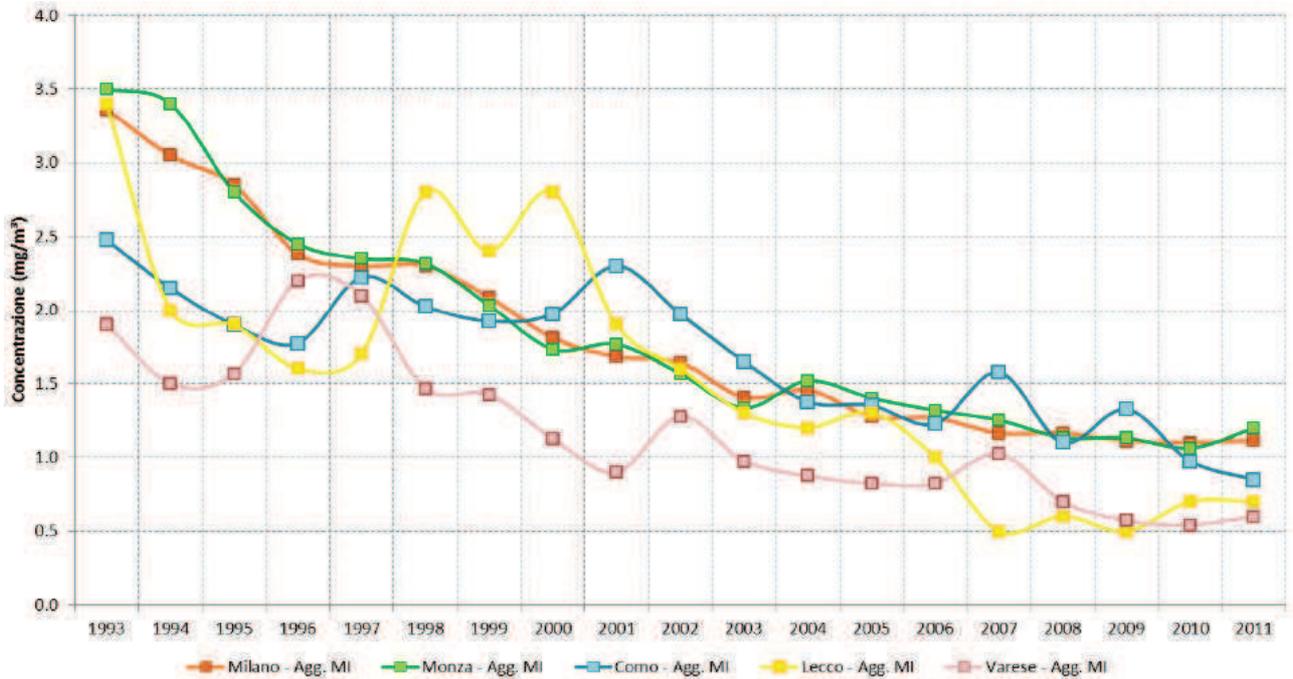


Figura 3.1-1 Andamento delle concentrazioni medie annuali di CO (Monossido di Carbonio) per l'agglomerato di Milano

I livelli di Monossido di Carbonio (CO) misurati a Cernusco sul Naviglio durante la campagna 2010-2011 di monitoraggio si sono mantenuti bassi e al di sotto dei limiti normativi.

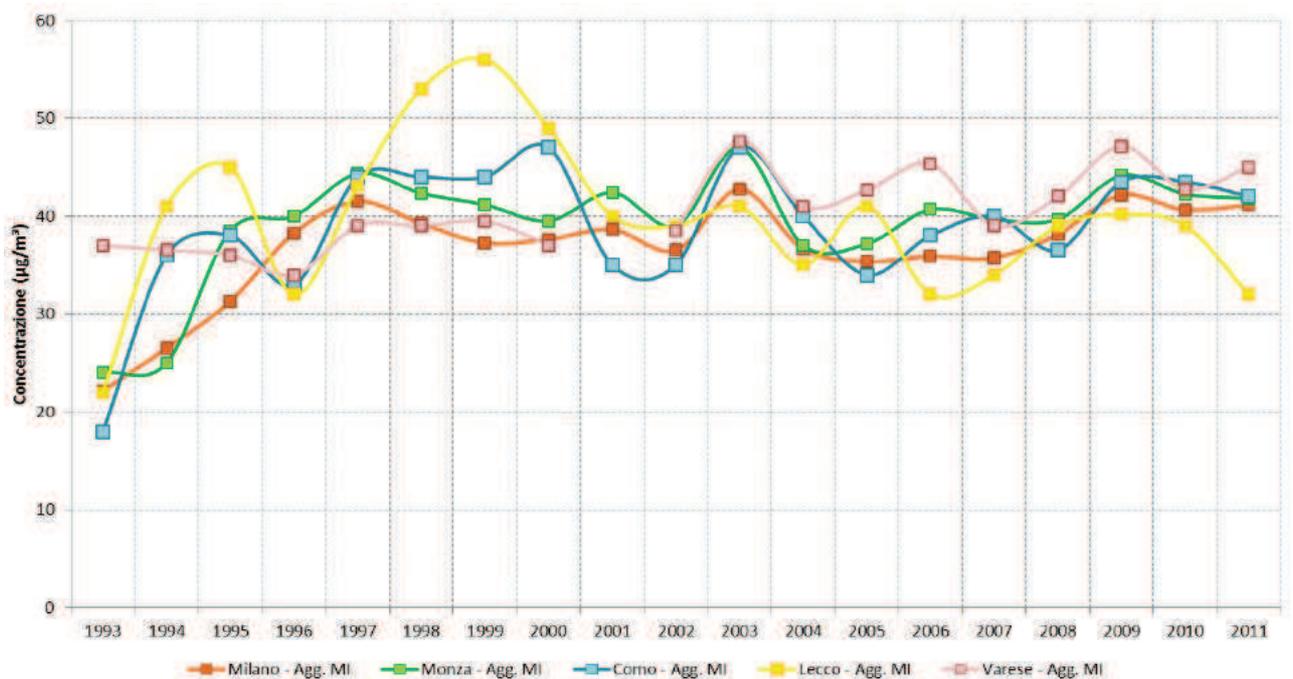


Figura 3.1-2 Andamento delle concentrazioni medie annuali di O₃ (Ozono) per l'agglomerato di Milano

Il periodo critico per l'Ozono è la stagione estiva, in quanto la radiazione solare e l'alta temperatura favoriscono la formazione di questo inquinante secondario. Generalmente le concentrazioni di questo gas

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 10 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



sono più elevate nelle aree rurali rispetto a quelle urbanizzate, valori maggiori si registrano sottovento alle grandi città, anche a decine di Km di distanza.

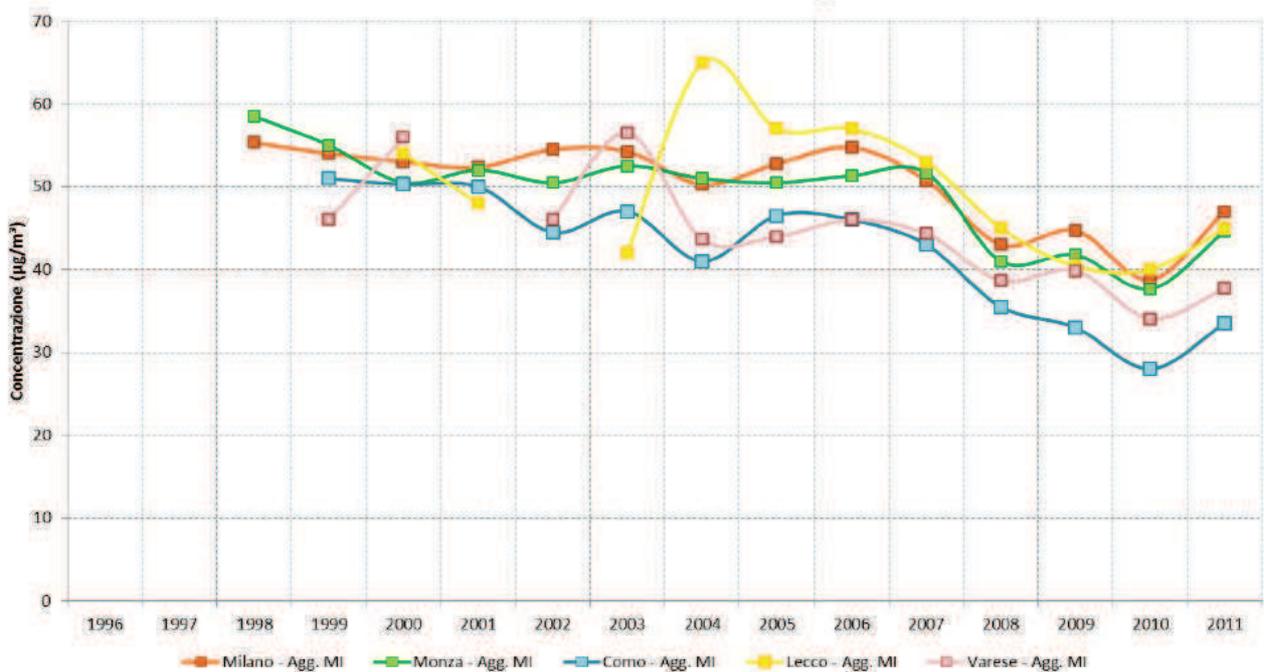


Figura 3.1-3 Andamento delle concentrazioni medie annuali di PM₁₀ (Polveri sottili) per l'agglomerato di Milano

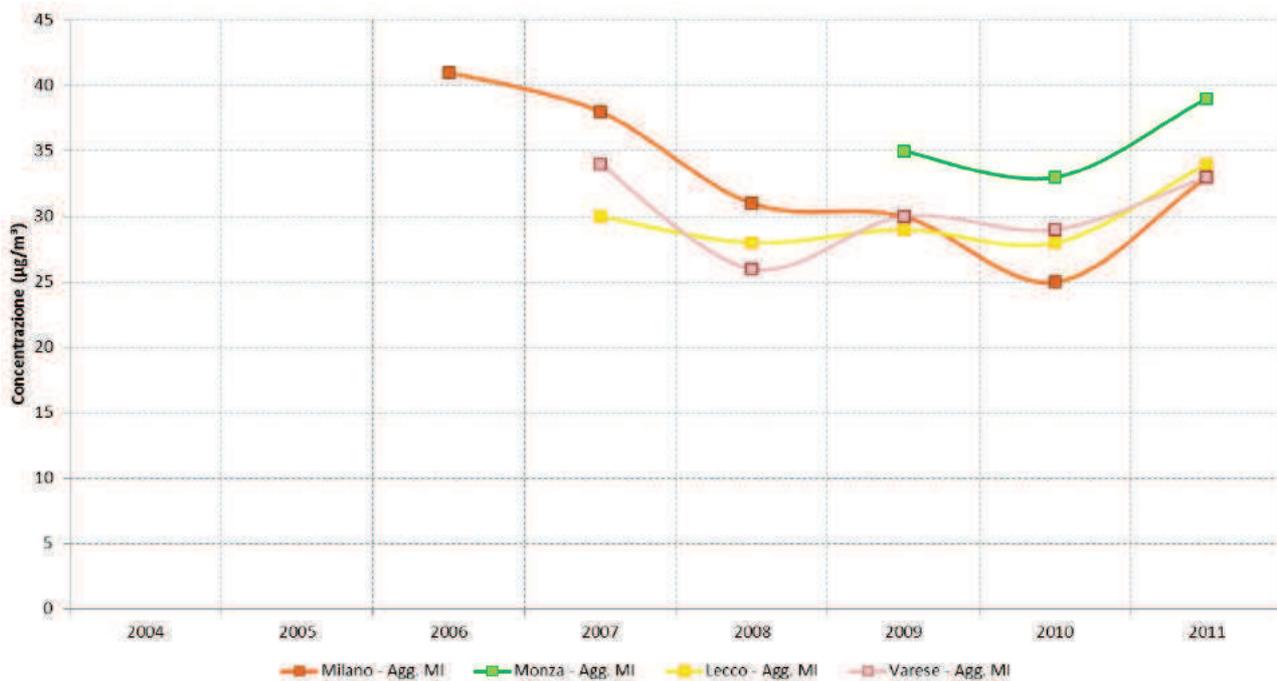


Figura 3.1-4 Andamento delle concentrazioni medie annuali di PM_{2,5} (Polveri sottili) per l'agglomerato di Milano



Il trend delle concentrazioni medie giornaliere delle polveri fini determinate a Cernusco sul Naviglio è del tutto confrontabile alle misure effettuate presso le centraline fisse della Rete di Rilevamento della Qualità dell'Aria; quantitativamente le misure a Cernusco sono paragonabili a quelle effettuate nella postazione di fondo urbano di Milano Via Pascal.

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

- i valori di NO₂ 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 SO₂, 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'O₃ sono anche in questo caso simili a quelli rilevati presso le altre centraline della RRQA;
- il PM₁₀ 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

L'analisi dei valori degli inquinanti misurati non ha messo in risalto un'influenza significativa del traffico locale sulla qualità dell'aria e non si evidenziano particolari criticità nel confronto con le altre stazioni della provincia. Il sito monitorato può essere assimilato alle postazioni urbane da fondo dell'area est Milano.

3.2 Popolazione

L'andamento della popolazione della città di Cernusco sul Naviglio negli ultimi anni evidenzia un trend positivo, confermato anche nel periodo compreso fra l'approvazione del PGT vigente e il momento attuale.

Nella tabella successiva l'aggiornamento dei dati di monitoraggio della componente così come previsto dalla VAS del PGT vigente.

Indicatori di riferimento	UM	Previsione PGT al 2013	stato di riferimento 2008	2.009	2.010	2.011	2.012
Popolazione residente	n°	32.924,00	30.218,00	30.599,00	31.058,00	31.740,00	32.170,00
Pressione demografica	ab/km ²	2.472,00	2.269,00	2.299,33	2.333,43	2.385,07	2.449,92
Saldo naturale	n°		106,00	72,00	98,00	47,00	
Saldo migratorio	n°		361,00	309,00	361,00	635,00	

Tabella 3.2-1 – principali indicatori di monitoraggio per la Popolazione

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 12 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



La tabella evidenzia l'aumento descritto, nonostante una lieve flessione del ritmo di crescita rispetto a quanto ipotizzato in sede di VAS del PGT vigente.

3.3 Rifiuti

La produzione totale di rifiuti, prevista con un netto incremento per il 2013 in base alle simulazioni del Rapporto Ambientale di VAS del PGT vigente, appare invece in forte calo, e con valori, annualmente, in contrazione. La raccolta differenziata dal 2008 è aumentata di quasi 5 punti percentuali, anche se le attese del PGT vigente appaiono ancora lontane dall'essere raggiunte. Appare invece in leggera contrazione la raccolta differenziata procapite.

INDICATORI DI RIFERIMENTO	UM	PREVISIONE PGT AL 2013	STATO DI RIFERIMENTO 2008	2.009	2.010	2.011	2.012
Produzione totale RSU	t/anno	18.287,00	16.784,00		16.301,00	15.870,41	15.794,04
Prod. Procapite RSU	kg/ab*anno		555,44		524,87	500,05	490,90
Raccolta diff. Tot.	ton	11.110,00	10.197,00		10.220,73	10.093,58	10.325,70
Raccolta diff %	%		60,75	62,00	62,70	63,60	65,34
Raccolta diff. Procapite	Kg/ab		337,44		329,08	313,90	320,95

Tabella 3.3-1 - Rifiuti – dati di monitoraggio

3.4 Mobilità e trasporti

Nella fase preparatoria della variante il Comune ha dato uno specifico incarico per la redazione di uno specifico studio della viabilità, disponibile sul sito e al quale si rimanda per una definizione puntuale dei vari aspetti coinvolti.

L'asse di Via Torino risulta confinante ad ovest con il tessuto residenziale del comune di Pioltello Limito e ad est con il tessuto produttivo di Cernusco sul Naviglio. L'asse pone in diretta relazione la SP 103 "Cassanese" a Sud con il territorio comunale per poi immettersi ad est sulla S.P. 121.

La Via Torino nella tratta compresa tra la Cassanese e la Padana presenta un Traffico Giornaliero di circa 24 mila veh/giorno ed un traffico orario durante la punta pomeridiana di oltre 1800 veh/h. La capacità attuale nella tratta in esame può essere stimata in 2200 veh/h e che a seguito degli interventi di riqualificazione dell'asse possa essere elevata a 2300 veh/h.

L'asse di Via Mazzini presenta alcune peculiarità con riferimento ai vincoli culturali e paesaggistici esistenti ad ovest dell'asse stesso (cannocchiale di Villa Alari). L'asse è il naturale proseguimento della Via Torino

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 13 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



oltre la Padana Superiore e pone in relazione la Padana stessa con l'asse Est/Ovest rappresentato dalla Via Cavour. Sulla base dei rilievi di traffico l'asse di Via Mazzini nella tratta compresa tra la Padana e la rotatoria di Via Cavour presenta un Traffico Giornaliero di circa 18 mila veh/giorno ed un traffico orario durante la punta pomeridiana di oltre 1800 veh/h mentre la capacità attuale nella tratta in esame può essere stimata in 2100 veh/h.

L'asse della ex S.S. 11 Via Padana Superiore attraversa il territorio comunale da Ovest ad Est ponendo in relazione la tangenziale Est di Milano, il capoluogo regionale ed il suo immediato hinterland con la S.P. 121 ed i comuni orientati verso i poli di Bergamo e Brescia. Attualmente l'asse della Via Padana Superiore risulta seriamente compromesso sia dall'elevato livello di traffico che la interessa, sia dal livello di urbanizzazione e compromissione che nel corso degli anni la ha interessata. Il livello di traffico lungo l'asse della Via Padana Superiore varia lungo l'asse stesso assumendo i valori massimi nella tratta centrale compresa tra la Via Leonardo da Vinci e la Via Torino/Via Mazzini. In tale tratta centrale i livelli di traffico stimati raggiungono valori di circa 25 mila veh/giorno con un traffico orario durante la punta pomeridiana prossimo ai 1900 veh/h. I valori capacitativi minimi ammissibili nelle due macro tratte sono quantificabili in:

- macrotratta Ovest da confine Ovest fino a Via Firenze: 2200 veh/h
- macrotratta Est da Via Firenze a confine Est: 1900 veh/h

L'asse di Via Verdi Nord tra la S.P. 121 e la rotatoria con Via Fiume/Via Goldoni pone in relazione la variante alla SP121 al confine con il comune di Carugate e la penetrazione urbana verso il centro cittadino di Via Fiume. Via Verdi oltre la citata rotatoria prosegue verso Sud fino ad immettersi sull'asse della Via Mazzini. Occorre evidenziare che tale comparto confina ad Est con la zona tutelata dal cogente PGT e denominata "degli Orti di Cernusco". L'asse presenta un Traffico Giornaliero di circa 16 mila veh/giorno ed un traffico orario durante la punta pomeridiana di circa 1300 veh/h.

L'asse della S.P. 121 funge da evitamento del nucleo urbano comunale per i traffici di attraversamento Nord/Sud e viceversa anche se allo stato attuale l'ingente traffico presente su tale bretella confluisce sull'asse della Via Padana Superiore per poi trovare sfogo verso Sud lungo l'asse della Via Torino. Nella tratta compresa tra la rotatoria di Via Verdi e la rotatoria di Via Cavour presenta un Traffico Giornaliero di circa 28 mila veh/giorno ed un traffico orario durante la punta pomeridiana di oltre 2100 veh/h.

3.4.1 Gli incidenti stradali

Il parco circolante comunale è pari a 16.620 veicoli nel 2012, con un rapporto veicoli/abitanti pari a 0,61. Gli incidenti stradali fra autoveicoli presentano, nell'arco temporale considerato, un trend relativamente costante e rappresentano, quasi sempre, i 2/3 degli incidenti totali. In aumento relativo invece il numero di incidenti con il coinvolgimento di ciclisti.

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 14 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



INDICATORI DI RIFERIMENTO	UM	STATO DI RIFERIMENTO 2008	2.009	2.010	2.011	2.012
Incidenti stradali - auto	%	67,00	68,64	63,38	71,50	68,90
Incidenti stradali - ciclomotori	%	14,00	2,72	3,22	0,00	3,40
Incidenti stradali - veicoli pesanti	%	8,00	1,04	0,64	7,50	9,30
Incidenti stradali - ciclisti	%	6,00	5,43	7,51	9,20	9,90
Incidenti stradali - Pedoni	%	2,00	3,21	2,36	3,50	0,40
Incidenti stradali - Autobus	%	1,00	0,25	0,21	0,00	0,00
Incidenti stradali - altro	%	2,00	18,71	18,68	8,30	8,10

Tabella 3.4-1 – Dati di Incidentalità a Cernusco S/N (%)

la ex SS 11 (Padana superiore) è l'asse viario con il maggior numero di incidenti, seguito dalla SP 121, come evidenziato nella figura successiva.

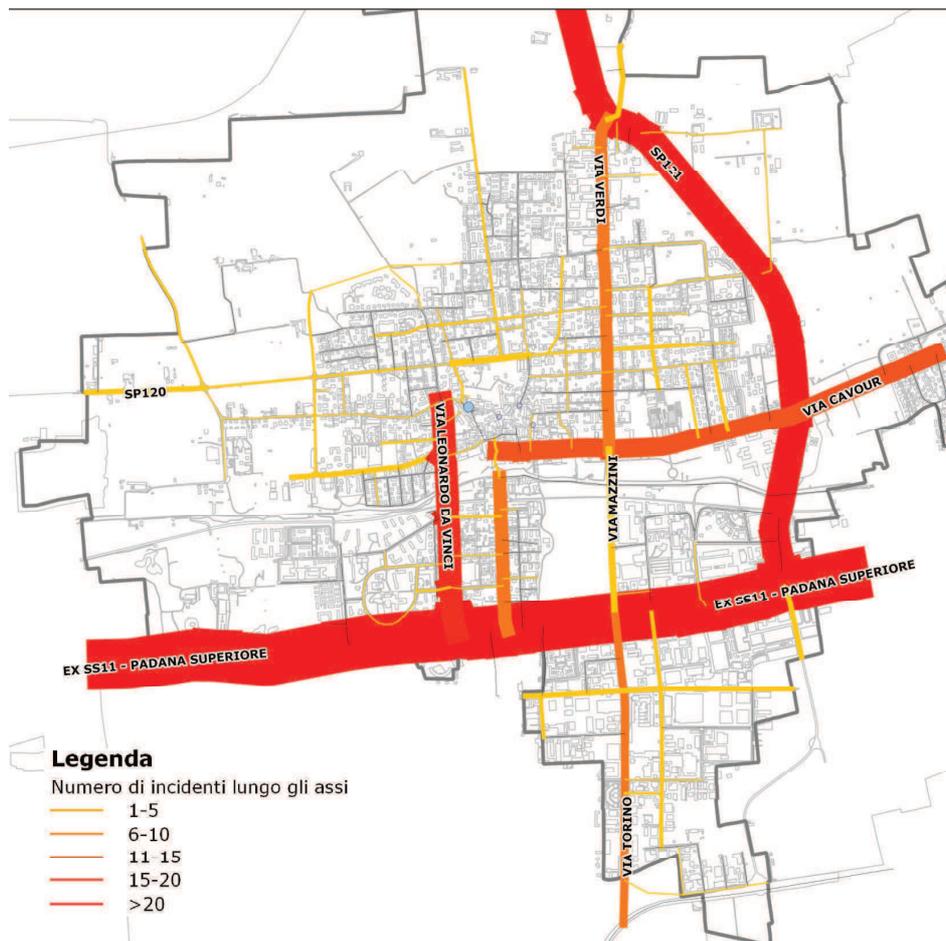


Figura 3.4-1 – distribuzione degli incidenti stradali (2012)

3.5 Il settore Commerciale

Il comune di Cernusco sul Naviglio, a sostegno dell'attuale fase di variante, ha commissionato un dettagliato studio del sistema commerciale, dal quale peraltro emergono i dati di base sui quali sono state impostate le future linee di sviluppo.

L'andamento del sistema distributivo di Cernusco sul Naviglio, in termini di numero di esercizi presenti sul territorio, fra il 2003 e il 2012, evidenzia nel complesso una situazione relativamente stabile in termini di numero esercizi per il settore alimentare ma con valori in aumento in termini di superficie di vendita interessata. Tale tendenza presenta invece entrambi i valori in aumento per il settore non alimentare.

Nel complesso della rete distributiva, nonostante la crisi economica, il saldo 2012-2003 risulta positivo, con un incremento di 19 unità in termini di numero di negozi (+5,8%) e di 6.930 mq per le superfici di vendita (+24,5%), ad indicare che il commercio, in Cernusco sul Naviglio, rappresenta tutt'ora un settore economico in espansione.

La rete di vendita del comune di Cernusco sul Naviglio ha subito, in particolare per il settore alimentare, in misura rilevante la concorrenza esercitata dalle grandi e grandissime attività della distribuzione organizzata

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 16 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



localizzate nei Comuni limitrofi. Per il settore alimentare, questo ha portato ad una forte contrazione della rete di vendita, con espulsione dal mercato delle attività meno competitive, e la permanenza di quelle estremamente specializzate. Per il settore non alimentare l'espulsione dal mercato delle attività marginali è stata invece compensata dall'ingresso di nuovi esercizi ad elevato contenuto di specializzazione.

In sintesi la dotazione di servizi commerciali risulta inferiore rispetto alla situazione media sia provinciale sia regionale per il settore alimentare, e questo sia per la rete di vicinato che per quella delle medie strutture di vendita, ovvero per tutte le attività che in Cernusco sul Naviglio assicurano il servizio di prossimità.

Per il settore non alimentare, al contrario, si registra una dotazione superiore alle medie regionali e provinciali per le attività di vicinato ed allineata alla media provinciale per le medie strutture di vendita.

A Cernusco sul Naviglio coesistono sistemi commerciali diversi e complementari, il primo rappresentato dal centro commerciale naturale del centro storico, composto da esercizi di vicinato di dimensioni limitate, destinati ad un'utenza rappresentata dai consumatori di tutto il Comune; un sistema commerciale più articolato anche in termini dimensionali, localizzato lungo gli assi a prevalente connotazione commerciale (Padana Superiore, vie Mazzini e Torino, via Verdi e S.P. 121), rivolto ad un'utenza che comprende oltre ai residenti di Cernusco sul Naviglio il traffico di attraversamento; infine, nel resto del Comune, una rete di vendita tradizionale con servizi di prossimità.

La situazione complessiva evidenzia come i residenti di Cernusco sul Naviglio debbano evadere dalla rete distributiva del Comune, e questo soprattutto per il settore alimentare; in particolare per l'assenza di punti di vendita che possano fornire una risposta realmente competitiva con quella delle grandi strutture localizzate in Comuni vicini.

4 SENSIBILITÀ E CRITICITÀ AMBIENTALI ESISTENTI PERTINENTI IL DOCUMENTO DI PIANO

4.1 Criticità

Il quadro delle criticità può essere delineato attraverso il lavoro di analisi prodotto a sostegno del documento di programmazione commerciale, dello studio viabilistico, del quadro delineato con la documentazione a sostegno del PGT vigente e il quadro di problematiche che emerge dalle proposte pervenute dagli operatori locali.

Sotto il profilo strettamente commerciale per gli esercizi di vicinato in Cernusco sul Naviglio si riscontra, per il settore alimentare, una dotazione nettamente inferiore, meno della metà, della media regionale e provinciale.

Anche per quanto riguarda la disponibilità di metri quadrati appartenenti a medie strutture di vendita ogni 1.000 abitanti, il comune di Cernusco sul Naviglio presenta una dotazione inferiore sia alla media regionale

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 17 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



che a quella provinciale per il settore alimentare, mentre per il settore non alimentare la media risulta inferiore rispetto al dato regionale ed allineata a quello provinciale.

Non necessariamente una criticità è invece l'assenza di grandi strutture di vendita, tuttavia questo aspetto rileva un fenomeno classificabile come potenziale criticità per i fruitori se si considera che la presenza di grandi strutture di vendita nei comuni limitrofi determina incrementi di traffico sia generati a livello comunale sia di "semplice passaggio", inoltre la rete di vendita del comune di Cernusco sul Naviglio ha subito in misura rilevante la concorrenza esercitata dalle grandi e grandissime attività della distribuzione organizzata localizzate nei Comuni limitrofi. Per il settore alimentare, questo ha portato ad una forte contrazione della rete di vendita, con espulsione dal mercato delle attività meno competitive, e la permanenza di quelle estremamente specializzate.

In sintesi la dotazione di servizi commerciali risulta inferiore rispetto alla situazione media sia provinciale sia regionale per il settore alimentare, e questo sia per la rete di vicinato che per quella delle medie strutture di vendita, ovvero per tutte le attività che in Cernusco sul Naviglio assicurano il servizio di prossimità; le stesse attività medio grandi in Cernusco raramente riescono ad estendere la loro attrattività all'esterno del Comune. Complessivamente, l'offerta è poco più della metà rispetto alla spesa generata dai consumatori residenti del solo comune di Cernusco sul Naviglio e questa differenza appare ancor più marcata quando si considerano separatamente i due settori merceologici, infatti per quello alimentare la produttività della rete distributiva copre appena 1/3 delle potenzialità di acquisto espresse dai consumatori.

Appare evidente che i residenti di Cernusco sul Naviglio devono evadere dalla rete distributiva del Comune per completare i propri acquisti, e questo soprattutto per il settore alimentare; in generale la rete di vendita comunale è costituita prevalentemente da esercizi di vicinato, cui si affiancano medie strutture di non grande dimensione, quindi in Comune non sono presenti punti di vendita che possano fornire una risposta realmente competitiva a quella delle grandi strutture localizzate in Comuni vicini.

Sotto il profilo viabilistico occorre evidenziare che benché molti assi viari principali presentino caratteristiche strutturali e di utilizzo che ancora consentono ulteriori carichi pur consentendo di mantenere efficienti i livelli di servizio, alcuni di questi presentano caratteristiche tali da poter essere annoverate fra le criticità.

Attualmente l'asse della Via Padana Superiore risulta seriamente compromesso sia dall'elevato livello di traffico che la interessa sia dal livello di urbanizzazione e compromissione che nel corso degli anni la ha interessata. Importanti realtà commerciali, con indotti generativi elevati, sono sorte alle porte del territorio comunale e lungo l'asse della ex S.S. 11, e hanno ulteriormente aggravato le condizioni di deflusso. L'asse della Via Padana Superiore presenta altresì livelli di incidentalità alquanto elevati, è l'arteria comunale con il più alto livello di incidentalità rilevata, come conseguenza diretta dell'eccessiva compromissione delle funzioni d'uso e dei livelli di traffico presenti.

Occorre evidenziare che l'asse della S.P. 121 allo stato attuale presenta livelli di traffico sostenuti con parziali fenomeni di congestione e "rigurgito" verso Nord del traffico non smaltito, soprattutto nelle ore di punta del mattino, e stallo della rotatoria all'intersezione con la Via Verdi. Questo fenomeno è parzialmente presente anche nelle ore di punta pomeridiane con direzionalità invertite. Tali fenomeni di congestione,

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 18 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



seppur temporalmente limitati, si traducono in impatti sul fronte economico-sociale e ambientale. Inoltre, l'asse della S.P. 121 è uno tra gli assi stradali a maggior incidentalità del territorio comunale, sia per effetto dell'elevato livello di traffico sia, di contro, per effetto delle elevate velocità raggiungibili nelle ore meno trafficate.

Sotto il profilo atmosferico benché le considerazioni possano essere riferite all'intera zona dell'agglomerato di Milano inserita nell'omonima provincia, a fronte di una tendenza generalizzata alla diminuzione delle concentrazioni degli principali inquinanti di origine veicolare rilevata negli ultimi 15 anni, il dato dei precursori dell'Ozono (O3) è l'unico a presentare valori in aumento, anche se contenuto e in generale prossimo ad una stabilizzazione dei valori. I dati riferiti alla recente campagna di rilevamento eseguita alla fine del 2010 vanno considerati come dati parziali, di fatto le conclusioni di Arpa sulla campagna in esame evidenziano la situazione locale di Cernusco come tipica della fascia est dell'agglomerato di Milano.

Infine a seguito della pubblicazione da parte dell'Amministrazione dell'avvio del procedimento sono pervenute 13 proposte che definiscono indirettamente le criticità peraltro già delineate con l'analisi del sistema commerciale. Da parte degli operatori del territorio emerge infatti la necessità/volontà generalizzata di intensificare la rete di vendita esistente, in ambiti già conformati all'edificabilità ai sensi del vigente P.G.T.

4.2 Valori, opportunità, potenzialità

La fase di analisi ha consentito di focalizzare gli aspetti di maggior rilievo, sotto il profilo ambientale, culturale e sociale dai quali partire per la definizione delle scelte strategiche in materia commerciale.

Si deve sottolineare positivamente che, nel complesso della rete distributiva, nonostante la crisi economica, il saldo 2012-2003 risulta positivo, con un incremento in termini di numero di negozi e di superfici di vendita ad indicare che il commercio, in Cernusco sul Naviglio, rappresenta tutt'ora un settore economico in espansione.

Per gli esercizi di vicinato in Cernusco sul Naviglio si riscontra, per il settore non alimentare una dotazione superiore sia alla media regionale e provinciale. Infatti l'espulsione dal mercato delle attività marginali è stata compensata dall'ingresso di nuovi esercizi ad elevato contenuto di specializzazione, anche grazie alla buona situazione infrastrutturale del Comune, alla presenza di una stazione della Metropolitana Milanese in posizione centrale rispetto all'abitato, e, non meno importante, a diverse iniziative di valorizzazione e promozione della vivibilità e dell'arredo urbano del centro storico.

Il comune di Cernusco sul Naviglio è caratterizzato dalla presenza di un nucleo abitato principale compatto, sorto intorno al centro storico del Comune, che, anche in quanto ottimamente servito dalla stazione della metropolitana di Cernusco Centro e dalla rete di trasporto pubblico che permette di raggiungere questa stazione, è altresì stato oggetto di progetti di valorizzazione che comprendono un'ampia pedonalizzazione, che ha proposto e consolidato la funzione commerciale del centro storico.

In Cernusco sul Naviglio coesistono inoltre sistemi commerciali diversi e complementari, il primo rappresentato dal centro commerciale naturale del centro storico, composto da esercizi di vicinato di

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 19 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



dimensioni limitate, destinati ad un'utenza rappresentata dai consumatori di tutto il Comune; un sistema commerciale più articolato anche in termini dimensionali, localizzato lungo gli assi a prevalente connotazione commerciale (Padana Superiore, vie Mazzini e Torino, via Verdi e S.P. 121), rivolto ad un'utenza che comprende oltre ai residenti di Cernusco sul Naviglio il traffico di attraversamento; infine, nel resto del Comune, una rete di vendita "tradizionale", situata all'interno dell'abitato che fornisce un servizio di prossimità alla residenza.

Nel centro storico, la zona della ZTL, le attività sono numerose anche se con dimensioni ridotte, verosimilmente specializzate e vocate ad un target medio alto.

L'area di corona all'attuale ZTL presenta sufficienti aree di parcheggio, sia libero sia a disco orario sia a pagamento, contenute in un raggio inferiore ai 300 metri dalle principali polarità e l'attuale occupazione è tale da garantire un'adeguata offerta residua di posti auto fruibili.

5 POSSIBILI EFFETTI DERIVANTI DALL'ATTUAZIONE DELLE SCELTE STRATEGICHE DI PIANO

Le previsioni della variante al Documento di Piano non ammettono l'insediabilità di Grandi strutture di vendita limitando le previsioni agli esercizi di vicinato e alle medie strutture di vendita, classificabili secondo la successiva tabella dimensionale.

TIPOLOGIE DELLE ATTIVITA' DI COMMERCIO AL DETTAGLIO		
Tipologia	Sigla	Superficie di vendita (mq)
Esercizio di vicinato	VIC	minore o uguale a 250
Media struttura di vendita "1"	MS1	tra 251 e 400
Media struttura di vendita "2"	MS2	tra 401 e 800
Media struttura di vendita "3"	MS3	Tra 801 e 2500

Figura 4.2-1 – classi dimensionali di riferimento delle strutture insediabili

- Non viene previsto nessun nuovo ambito o campo ma le previsioni sono riferibili solo ed esclusivamente ai campi già previsti dal PGT vigente o comunque ad altre aree già urbanizzate senza quindi gravare su potenziali forme di "consumo di suolo";
- Ogni possibilità insediativa è sostenuta dai dati dello studio viabilistico che rendono ragione della sostenibilità infrastrutturale delle previsioni di insediabilità;

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 20 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



Per un quadro complessivo dell'insediabilità, prima di analizzare le singole situazioni si forniscono alcune tabelle riassuntive che definiscono la proposta di insediabilità nei campi e lungo gli assi stradali delle zone a prevalente connotazione commerciale:

	Campi della conservazione					Campi dell'adeguamento									
	c1		c2		c3	a1	a2	a3			a4	a5		a6 a7	
		c1_11 c1_3 parte		Loc. Ron co					a3_116 a3_50	a3_119 a3_120			a5_15	a5_16 a5_23	
Vicinato (fino a 250 mq)	SI	NO	NO	SI	NO (b)	NO	SI	SI	SI	NO	SI	SI	SI	SI	SI
MS1 (da 251 a 400 mq)	SI (a)	NO	NO	NO	NO	NO	SI (c)	SI (c)	NO	NO	NO	SI (d)	SI (d)	NO	SI (e)
MS2 (da 401 a 800 mq)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI (d)	SI (d)	NO	SI (e)
MS3 (da 801 a 2500 mq)	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	SI (d)	NO	NO
Grandi Strutture	Attività NON insediabili														

(a) Dotazione di parcheggio in misura minima del 50% della SLP commerciale interamente monetizzabile

b) salvo il mantenimento delle categorie funzionali dell'uso commerciale per i locali nei quali siano presenti esercizi commerciali alla data di adozione della variante n° 1 al P.G.T. e dell'insediamento delle categorie funzionali dell'uso commerciale uC1, uC2, uC5 per i locali nei quali siano presenti attività ricadenti nella destinazione uT alla data di adozione della variante n° 1 al P.G.T. (O13)

(c) con dotazione di aree a parcheggio in misura minima del 50% della SLP commerciale

(d) con dotazione di aree a servizi in misura minima del 100% della SLP a destinazione commerciale, di cui almeno il 75% a parcheggio per la tipologia di MS alimentare e 75% della SLP con destinazione commerciale di cui almeno il 50% a parcheggio per la tipologia delle MS non alimentare

(e) con dotazione di aree a servizio in misura minima del 150% della SLP a destinazione commerciale, di cui almeno il 100% a parcheggio per la tipologia di MS alimentare e 100% della SLP con destinazione commerciale di cui almeno il 75% a parcheggio per la tipologia delle MS non alimentare

Tabella 4.2-1 - Ammissibilità commercio al dettaglio in sede fissa campi della conservazione e dell'adeguamento

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Dicembre 2013	FOGLIO 21 di 29
---	-------------------------------	--------------------------------	--------------------



	Campi della Modificazione			
	m1_1 m1_2	m1_4 m1_5 m1_6 m1_8	m1_3 m1_9 m1_7 m1_11	m2_3
Vicinato (fino a 250 mq)	SI	SI	SI	SI
MS1 (da 251 a 400 mq)	SI (a)	SI (a)	NO	SI (a)
MS2 (da 401 a 800 mq)	SI (a)	NO	NO	NO
MS3 (da 801 a 2500 mq)	NO	NO	NO	NO
Grandi Strutture	Attività NON insediabili			

(a) con dotazione di aree a parcheggio in misura minima del 100% della SLP commerciale per la tipologia di MS alimentare e 75% della SLP con destinazione commerciale per la tipologia delle MS non alimentare

Tabella 4.2-2 Ammissibilità commercio al dettaglio in sede fissa nei campi della modificazione

	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
Vicinato (fino a 250 mq)	SI	SI	SI	SI	SI	SI
MS1 (da 251 a 400 mq)	SI (b)	SI (b)	SI (b)	SI (b)	SI (b)	SI (b)
MS2 (da 401 a 800 mq)	SI (c)	SI (c)	SI (c)	SI (c) (oss. 03) (oss. 17)	SI (c)	SI (c)
MS3 (da 801 a 2500 mq)	SI (c)	NO	NO	NO	NO	SI (c)
Grandi Strutture	Attività NON insediabili					

(a) non è ammesso l'insediamento di centri commerciali formati dall'aggregazione di più MS (oss. 13)

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Dicembre 2013	FOGLIO 22 di 29
---	-------------------------------	--------------------------------	--------------------



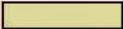
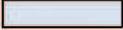
(b) con dotazione di aree a servizi in misura minima del 100% della SLP a destinazione commerciale, di cui almeno il 75% a parcheggio per le MS1 alimentari e del 75% della SLP a destinazione commerciale, di cui almeno il 50% a parcheggio per le MS1 NON alimentari.

(c) con dotazioni del 150% della SLP a destinazione commerciale, di cui almeno il 100% a parcheggio per le MS2 e MS3 alimentari e del 100 % della SLP a destinazione commerciale, di cui almeno il 75% a parcheggio per le MS2 e MS3 non alimentari, da reperirsi interamente all'interno della superficie territoriale dell'intervento

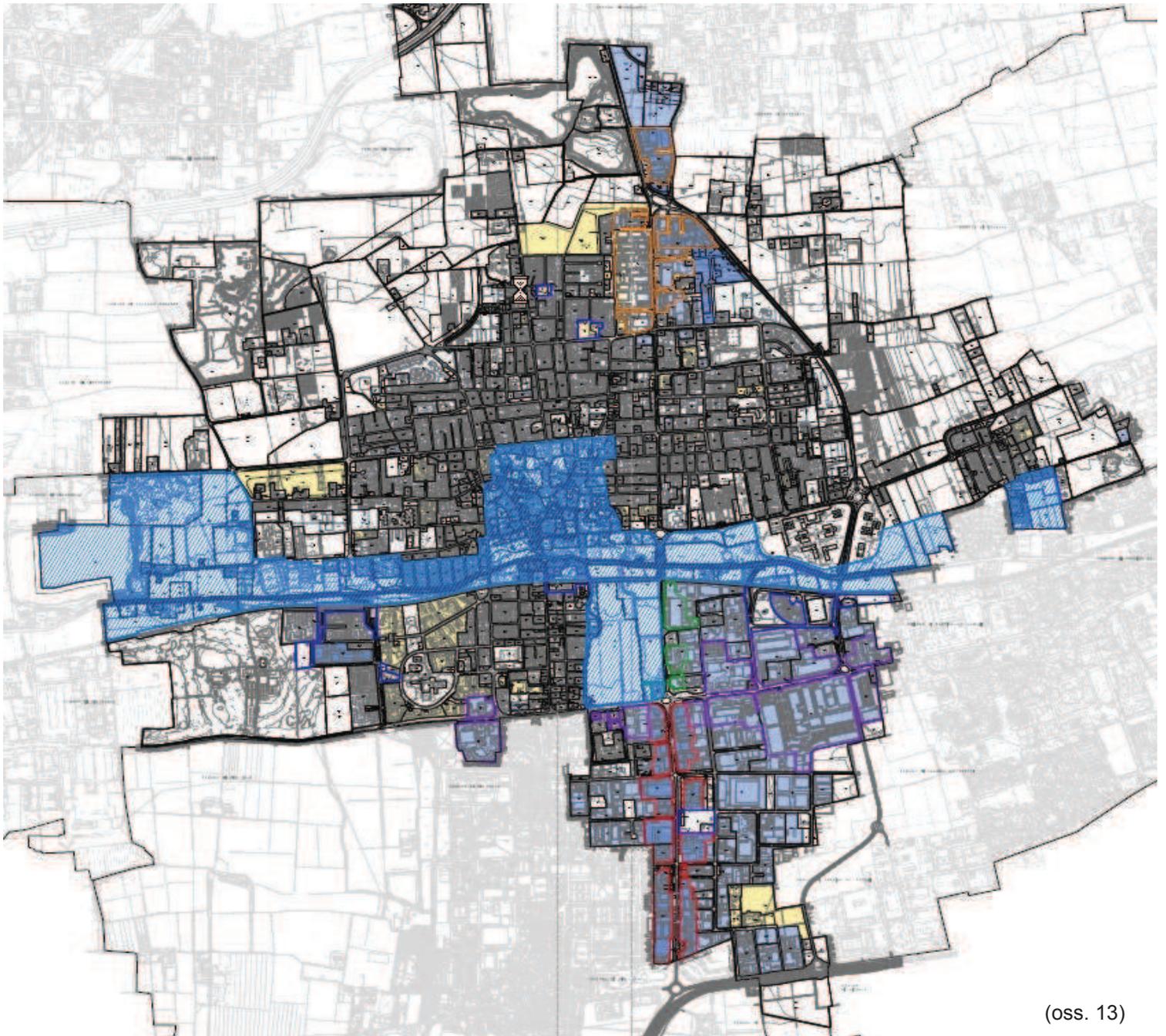
Tabella 4.2-3 Ammissibilità commercio al dettaglio in sede fissa nelle zone a prevalente connotazione commerciale

Di seguito una rappresentazione generale dell'articolazione dell'ammissibilità delle diverse strutture di vendita previste all'intero del Comune secondo la seguente legenda:

Ammissibilità commercio al dettaglio per classe dimensionale

-  campi del Piano delle Regole o ambiti del Piano dei Servizi nei quali non è ammesso l'insediamento di nuovi esercizi commerciali al dettaglio
-  campi del Piano delle Regole o ambiti del Piano dei Servizi nei quali è ammesso l'insediamento di esercizi commerciali al dettaglio delle seguenti tipologie:
 - commercio di vicinato (superficie di vendita fino a 250 mq)
-  campi del Piano delle Regole o ambiti del Piano dei Servizi nei quali è ammesso l'insediamento di esercizi commerciali al dettaglio delle seguenti tipologie:
 - commercio di vicinato (superficie di vendita fino a 250 mq)
 - media struttura di tipo 1 (superficie di vendita superiore ai limiti di cui al punto precedente e fino a 400 mq)
-  campi del Piano delle Regole o ambiti del Piano dei Servizi nei quali è ammesso l'insediamento di esercizi commerciali al dettaglio delle seguenti tipologie:
 - commercio di vicinato (superficie di vendita fino a 250 mq)
 - media struttura di tipo 1 (superficie di vendita superiore ai limiti di cui al punto precedente e fino a 400 mq)
 - media struttura di tipo 2 (superficie di vendita superiore ai limiti di cui al punto precedente e fino a 800 mq)
-  campi del Piano delle Regole o ambiti del Piano dei Servizi nei quali è ammesso l'insediamento di esercizi commerciali al dettaglio delle seguenti tipologie:
 - commercio di vicinato (superficie di vendita fino a 250 mq)
 - media struttura di tipo 1 (superficie di vendita superiore ai limiti di cui al punto precedente e fino a 400 mq)
 - media struttura di tipo 2 (superficie di vendita superiore ai limiti di cui al punto precedente e fino a 800 mq)
 - media struttura di tipo 3 (superficie di vendita superiore ai limiti di cui al punto precedente e fino a 2500 mq)

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 23 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



(oss. 13)

5.1 Effetti attesi

Il maggiore traffico veicolare prevedibile, indotto dalla realizzazione di strutture MS1, andrà a gravare direttamente sul perimetro esterno dell'attuale ZTL, creando un decadimento delle condizioni di deflusso e del Livello di Servizio atteso sulla viabilità di corona alla ZTL stessa. Tale decadimento risulta, comunque, sostenibile ed entro limiti di accettabilità senza creare pregiudizio alle normali condizioni di deflusso, al livello di servizio, alla sicurezza stradale.

Inoltre l'area di corona all'attuale ZTL presenta sufficienti aree di parcheggio, sia libera sia a disco orario sia a pagamento, contenute in un raggio inferiore ai 300 metri dalle principali polarità e l'attuale occupazione e



tale da garantire un'adeguata offerta residua di posti auto fruibili dalla potenziale utenza delle strutture commerciali insediabili.

Nella frazione di Ronco, limitatamente al nucleo storico, non sono previste invece medie strutture e ciò in ragione di un'inadeguatezza del sistema infrastrutturale locale caratterizzato prevalentemente da strade a carattere rurale.

Per singoli campi sono state introdotte limitazioni conseguenti al contesto paesaggistico nel quale si inseriscono mentre per altri le limitazioni sono legate ad aspetti di coerenza con il tessuto urbano limitrofo.

5.1.1 L'asse di via Torino

Tipologia e dimensionamento delle previsioni di insediabilità sono definite in base ai dati di traffico rilevati con lo specifico studio condotto, riservando peraltro un valore residuale di capacità pari al 10% della potenzialità complessiva, non si rilevano forme particolari di criticità che non possano essere mitigate con le azioni descritte nel prossimo capitolo.

5.1.2 L'asse di via Mazzini

Tipologia e dimensionamento delle previsioni di insediabilità sono definite in base ai dati di traffico rilevati con lo specifico studio condotto, riservando peraltro un valore residuale di capacità pari al 10% della potenzialità complessiva non si rilevano forme particolari di criticità che non possano essere mitigate con le azioni descritte nel prossimo capitolo, in particolare per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici.

5.1.3 L'asse della via Padana Superiore (ex S.S. 11)

Tipologia e dimensionamento delle previsioni di insediabilità sono definite in base ai dati di traffico rilevati con lo specifico studio condotto, riservando peraltro un valore residuale di capacità pari al 10% della potenzialità complessiva. Tuttavia la ex. S.S. 11 è ormai seriamente compromessa sia dall'elevato livello di traffico che la interessa sia dal livello di urbanizzazione e compromissione che nel corso degli anni la ha interessata. Questo aspetto è da mettere in relazione anche con i dati di incidentalità a livello comunale, che evidenziano come mediamente i 2/3 degli incidenti avvenga fra autovetture.

5.1.4 L'asse della Via Verdi nord e della S.P. 121

Tipologia e dimensionamento delle previsioni di insediabilità sono definite in base ai dati di traffico rilevati con lo specifico studio condotto, riservando peraltro un valore residuale di capacità pari al 10% della potenzialità complessiva per la via Verdi nord e pari al 5% della potenzialità complessiva per la S.P. 121 (si veda in proposito lo studio preliminare di viabilità). Non si rilevano pertanto forme particolari di criticità per l'asse di via Verdi che non possano essere mitigate con le azioni descritte nel prossimo capitolo, in particolare per quanto riguarda gli aspetti paesaggistici. Al contrario la S.P. 121 presenta livelli di traffico sostenuti con parziali fenomeni di congestione e "rigurgito" verso Nord del traffico non smaltito, soprattutto nelle ore di punta del mattino, e stallo della rotatoria all'intersezione con la via Verdi. Questo fenomeno è parzialmente presente anche nelle ore di punta pomeridiane con direzionalità invertite. Questo aspetto è da

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 25 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



mettere anche in relazione con i dati di incidentalità a livello comunale, che evidenziano come mediamente i 2/3 degli incidenti avvenga fra autovetture. Un incremento del traffico, anche se limitato, si tradurrebbe comunque in un'ulteriore criticità indipendentemente dalla adeguatezza strutturale della strada. Per tali ragioni si rende necessario un intervento di rifunzionalizzazione dell'asse viario così come indicato dalla Relazione viabilistica.

6 MISURE PREVISTE PER MITIGARE I POTENZIALI EFFETTI LEGATI ALLE SCELTE STRATEGICHE DI PIANO

L'insediabilità delle strutture commerciali appartenenti alla tipologia MS1-MS2-MS3 è subordinata alla redazione di uno studio di impatto sulla circolazione. Tale studio sarà affidato dall'Amministrazione Comunale a tecnico competente (ingegnere del traffico o dei trasporti, architetto urbanista, pianificatore territoriale con comprovata esperienza nel settore) con oneri e spese a totale carico del Soggetto Proponente (*Le modalità di controllo e definizione degli studi di impatto sulla circolazione veicolare sono definiti nel documento "Criteri per la redazione degli studi di impatto sulla circolazione veicolare" allegato al documento di Programmazione commerciale, al quale si rimanda*).

Centro storico (ZTL) - Campi della Conservazione:

- verifica del rispetto degli aspetti architettonici e formali esistenti;
- verifica accessibilità dei mezzi di approvvigionamento (prevedere limiti di massa ai mezzi commerciali ammissibili, orari per il carico e lo scarico circoscritti e in orario non di punta, demarcare opportuni stalli funzionali dedicati al carico-scarico);
- dimostrazione della presenza di parcheggi pubblici in prossimità dello stesso (non oltre 300 mt di percorrenza pedonale) e uno studio sul loro tasso di occupazione nelle ore di apertura degli esercizi.
- potranno essere introdotte disposizioni relative agli orari di carico e scarico merci e anche in riferimento alla dimensione ed alla portata dei mezzi da utilizzarsi.

Lungo gli assi viari di livello provinciale e comunale che attraversano il territorio comunale la scelta di consentire l'insediabilità di strutture commerciali presenta quale finalità prevalente quella di valorizzare la vocazione commerciale espressa dalle aree poste in fregio ad essi al momento attuale e al contempo riqualificare ed adeguare tali assi che in misura diversa presentano elementi di criticità.

In tali Zone a prevalente connotazione commerciale, distribuite lungo gli assi viari studiati, nonostante il dimensionamento delle strutture insediabili sia basato su una preventiva verifica della sostenibilità residua delle singole infrastrutture, al fine di non generare nuove o ulteriori forme di criticità lo studio di impatto previsto per le MS dovrà dare dimostrazione:

- che gli accessi e le uscite dalle nuove MS avvengano unicamente lungo l'asse di riferimento, ponendo particolare attenzione al sistema di accesso/egresso alla struttura, minimizzando le

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 26 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



- conflittualità di primo livello (svolte a sinistra di immissione e di egresso) anche mediante l'utilizzo di forme di evitamento alternative (utilizzo delle rotatorie più prossime per l'inversione di marcia)
- dell'adeguatezza del sistema degli apprestamenti pedonali, realizzando all'occorrenza idonei interventi di moderazione del traffico e messa in sicurezza degli attraversamenti medesimi anche secondo un progetto unitario di risistemazione dell'asse stesso.
 - che gli interventi strutturali sul sistema di accesso ed egresso alla/dalla struttura, così come eventuali interventi sul sedime stradale siano realizzati all'interno della superficie fondiaria senza riduzione della sezione trasversale della viabilità esistente.

Alcune specifiche forme di mitigazione delle criticità rilevabili nelle Zone riferibili a singoli assi stradali sono proposte con lo studio preliminare della viabilità e verranno sviluppate in dettaglio con lo studio di fattibilità promosso dall'Amministrazione comunale che per alcuni assi specifici prevede anche progetti di rifunzionalizzazione , ed in particolare:

- Asse di via Torino - riordino del sedime stradale mediante interventi diffusi di moderazione e fluidificazione del traffico, possibilità di parcheggio dei mezzi pesanti lungo l'asse e inserimento di una pista ciclabile;
- Asse di via Mazzini - possibilità di inserimento di una pista ciclo-pedonale a lato della carreggiata, quale naturale prosecuzione della pista ciclabile in studio sull'asse di Via Torino. Redazione di uno studio di compatibilità paesistica volto ad evidenziare le modalità di tutela dei vincoli culturali e paesaggistici esistenti ad Ovest dell'asse stesso;
- Asse della ex. S.S. 11 - Lo studio di impatto sulla circolazione propedeutico all'insediabilità delle MS dovrà analizzare i dati di incidentalità ed adottare soluzioni di accesso/egresso volte a minimizzare la possibilità di incrementi del fenomeno. Al fine di mitigare gli aspetti sulla componente atmosferica dovrà essere valorizzato, quando possibile, il sistema laterale delle alberature, prevedendo la collocazione di sole specie autoctone in grado di completare la copertura laterale sui tre strati, in particolare su quello basale, incrementando la componente arbustiva. La collocazione di alberature ad alto fusto dovrà comunque rispettare le norme di distanza per i tratti urbani.
- Asse di via Verdi Nord – adozione di misure alternative quali: mantenimento dell'attuale portale con ZTL ad orari o, ricollocazione dell'attuale portale al fine di garantire la possibilità di inversione di marcia ai veicoli evitando la penetrazione urbana. Mantenimento della pista ciclabile ivi presente al fine di garantire un elevato livello di sicurezza.
- Asse della S.P. 121 – Lo studio propedeutico all'insediabilità di MS dovrà analizzare compiutamente le possibili origini e destinazioni territoriali del traffico e prevedere un'attenta progettazione del

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 27 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



sistema degli accessi e degli egressi alla/dalla struttura. Rifunzionalizzazione dell'intero asse dal confine comunale con Carugate a Nord fino alla rotatoria con Via Cavour a Sud, che potrà prevedere l'adeguamento della rotatoria con Via Verdi, l'adeguamento delle caratteristiche geometriche e funzionali della sezione stradale al traffico previsto, la progettazione funzionale del sistema viabile di accesso/egresso alle nuove strutture commerciali e adeguamento delle caratteristiche geometriche dell'attuale asse. Al fine di limitare le possibilità che si verifichino incidenti stradali dovranno essere adottati accorgimenti volti a limitare la velocità dei mezzi in transito quando il traffico non è congestionato. In considerazione del fatto che l'asse delimita a est l'area degli Orti di Cernusco e al fine di mitigare gli aspetti sulla componente atmosferica oltre che dare attuazione alle previsioni del Documento di Piano vigente (*interventi di completamento ai margini dei corridoi ecologici. Tali interventi infatti dovranno "contribuire a qualificare il paesaggio e l'efficienza ecologica, conservando o ripristinando, se compromesse le aperture visuali nord sud verso il profilo delle alpi"; "dovranno contribuire a qualificare 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"*), qualora il progetto di rifunzionalizzazione dovesse prevedere un ampliamento a est della sezione stradale, dovrà essere ricollocata, anche mediante eventuale interrimento, la linea della media tensione esistente e dovrà inoltre essere valorizzato il sistema laterale delle alberature, prevedendo la collocazione di sole specie autoctone in grado di completare la copertura laterale sui tre strati, in particolare su quello basale e mediano, incrementando la componente arbustiva e arborea a medio fusto. L'eventuale collocazione di alberature ad alto fusto dovrà comunque rispettare le norme di distanza dal sedime fissata dal nuovo Codice della Strada per i tratti extraurbani.

7 DESCRIZIONE DEL PIANO DI MONITORAGGIO

Il monitoraggio è un'attività finalizzata a verificare l'andamento delle variabili ambientali, sociali, territoriali ed economiche su cui il Piano ha influenza; in particolare il monitoraggio deve consentire di mettere in evidenza i cambiamenti indotti nell'ambiente, valutando il grado di raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale.

Il monitoraggio dovrà porre attenzione non solo al Piano e agli effetti indotti, ma anche al grado di realizzazione delle scelte strategiche, poiché è la somma di entrambi questi elementi a determinare i risultati complessivi dell'azione pianificatoria sul territorio.

File: VAS _ Sintesi non Tecnica Cernusco SN.doc	DATA EMISSIONE Aprile 2013	AGGIORNAMENTO Maggio 2013	FOGLIO 28 di 29
---	-------------------------------	------------------------------	--------------------



Per le componenti ambientali maggiormente coinvolte in relazione alla tipologia commerciale della variante i dati di monitoraggio acquisiti sinora sono stati proposti separatamente nella descrizione delle singole componenti (capitolo 3) e ad essi pertanto si rimanda.

Il piano così come predisposto durante la fase di VAS del PGT vigente è stato integrato con ulteriori indicatori riferibili al settore commerciale che si propongono di seguito corredati dall'ultimo aggiornamento disponibile, 2012:

INDICATORI DI RIFERIMENTO	FONTE DATI	UM	2.012
Commercio			
Esercizi alimentari (Vicinato)	Annuario Statistico Regionale	m ²	1.197,00
Esercizi non alimentari (Vicinato)	Annuario Statistico Regionale	m ²	19.810,00
Esercizi misti (Vicinato)	Annuario Statistico Regionale	m ²	1.420,00
Esercizi alimentari (Medie strutture)	Annuario Statistico Regionale	m ²	4.238,00
Esercizi non alimentari (Medie strutture)	Annuario Statistico Regionale	m ²	8.160,00
Esercizi alimentari (Grandi strutture)	Annuario Statistico Regionale	m ²	0,00
Esercizi non alimentari (Grandi strutture)	Annuario Statistico Regionale	m ²	0,00
Esercizi alimentari procapite	Comune	m ² /ab	0,21
Esercizi non alimentari procapite	Comune	m ² /ab	0,87

Tabella 7.1-1 – Indicatori di monitoraggio per il settore Commerciale