



Comune di Saronno

Provincia di Varese

PROGRAMMA COSTRUTTIVO AI SENSI DELL'ART. 32

N.T.A. P.R.G.

“VIA VARESE ANGOLO VIALE LOMBARDIA”

Verifica di assoggettebilità alla
VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA

Rapporto preliminare

A cura di:

Studio Architettura Rodolfi

Architetto Giorgio Rodolfi

via Pietro Nenni, 19 – 20070 Vizzolo Predabissi (MI)

INDICE PARAGRAFI

00.0 **Frontespizio**

01.0 **Premessa**

01.1 Processo di verifica assoggettabilità alla VAS

01.2 Organizzazione e scopo del documento

02.0 **Descrizione sintetica della proposta**

02.1 Caratteristiche del progetto

02.2 Opere di urbanizzazione e parcheggio

02.3 Variazioni volumetriche

02.4 Conformità al PRG vigente

02.5 Situazione vincolistica

03.0 **Descrizione sintetica dell'area interessata**

03.1 Qualità dell'aria

03.2 ambiente idrico

03.3 Rumore

03.4 Viabilità

03.5 Paesaggio

03.6 Ecosistemi e naturalità

03.7 Rifiuti

04.0 **Identificazione e valutazione dei possibili impatti ambientali generati dalle azioni in programma**

04.1 Effetti sulla viabilità e sull'aria

04.2 Consumi energetici

04.3 Consumi idrici e gestione delle acque reflue e meteoriche

04.4 Produzione di rifiuti

04.5 Impatto acustico

04.6 Effetti sul paesaggio

05.0 **Sintesi degli elementi emersi**

01.0_PREMESSA

Il presente elaborato è redatto a corredo della proposta di modificazione urbanistico edilizia dell'area su cui sorge edificio a carattere commerciale di proprietà della Ceriani Elettroforniture S.p.a posta a Sud del centro storico e da attuarsi mediante Programma Costruttivo ai sensi dell'Art.32 delle N.T.A. del P.R.G. vigente .

In merito al presente caso della procedura di VAS, si riporta quanto indicato nella circolare della Regione Lombardia "Applicazione della VAS nel contesto comunale"

Nel caso in cui non sia vigente il PGT:

*I piani attuativi **sia conformi che non conformi al PRG** e le varianti sul PRG sono soggetti a VAS se ricadono nelle seguenti fattispecie:*

a) P/P elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, delle telecomunicazioni, della gestione dei rifiuti e delle acque, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'approvazione, l'autorizzazione, l'area di localizzazione o comunque la realizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE così come specificati negli allegati II, III e IV del D.Lgs 152/6 e s.m.i;

b) per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE, così come recepiti nell'art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i.

Verifica di assoggettabilità

*Sono soggette a verifica di assoggettamenti a VAS, fatti salvi i casi esclusi dall'ambito di applicazione della VAS che vengono trattati al punto successivo, le **varianti** per le quali sussiste la contemporanea presenza dei seguenti requisiti:*

a) non costituiscono un quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE e successive modifiche così come specificati negli allegati II, III e IV del D.Lgs. 152/06 e s.m.i. (ovvero i progetti da sottoporre a verifica VIA o VIA)

b) non producono effetti sui siti di cui alla direttiva 92/43/CEE (SIC e ZPS);

c) determinano l'uso di piccole aree a livello locale e/o comportano modifiche minori.

Nel caso in esame il PGT di Saronno non è attualmente vigente e il P.C. in esame non costituisce quadro di riferimento per i progetti soggetti a VIA o verifica, né produce effetti sui siti di cui alla direttiva

92/43/CEE **pertanto non risulta soggetto alla disciplina della Valutazione Ambientale Strategica.**

Allo stesso modo non comporta variante allo strumento urbanistico, quindi non sussiste l'obbligo della Verifica di assoggettabilità.

Nonostante quanto sopra esposto si procede alla verifica di cui sopra con la predisposizione del presente Rapporto Preliminare.

01.1_ Procedura di verifica di assoggettabilità alla V.A.S.

Il procedimento di verifica di esclusione viene attivato allo scopo di valutare se piani o programmi possano avere effetti significativi sull'ambiente e quindi essere sottoposti al procedimento della VAS.

L'analisi è stata condotta a partire da quanto contenuta nella relazione tecnica e negli elaborati di progetto.

I soggetti interessati alla procedura VAS sono elencati di seguito.

Proponente: **Ceriani Elettroforniture S.p.a.**

Autorità procedente: Comune di **Saronno, nella persona del Dirigente del Settore Territorio e Ambiente**

Autorità competente: **Comune di Saronno, nella persona del coordinatore del settore opere pubbliche e patrimonio, già coordinatore e responsabile dei servizi di ecologia ed ambiente**

Autorità con specifiche competenze in materia ambientale:

- **ARPA Lombardia sede di Varese**
- **ASL di Varese**
- **Sovrintendenza per i beni architettonici e per il Paesaggio**
- **Sovrintendenza per i beni Archeologici**
- **Direzione regionale per i beni Culturali e Paesaggistici della Lombardia**

Enti territorialmente interessati

- **Regione Lombardia , territorio urbanistica**
- **Provincia di Varese Settore Urbanistica**
- **Parco del Lura**

Lo schema secondo cui si articola la procedura di verifica di assoggettabilità per P.C. non aventi rilevanza regionale (comportanti varianti urbanistiche) è stato recentemente disciplinato dall'allegato 1mbis alla DGR 671/2010 che individua le seguenti fasi:

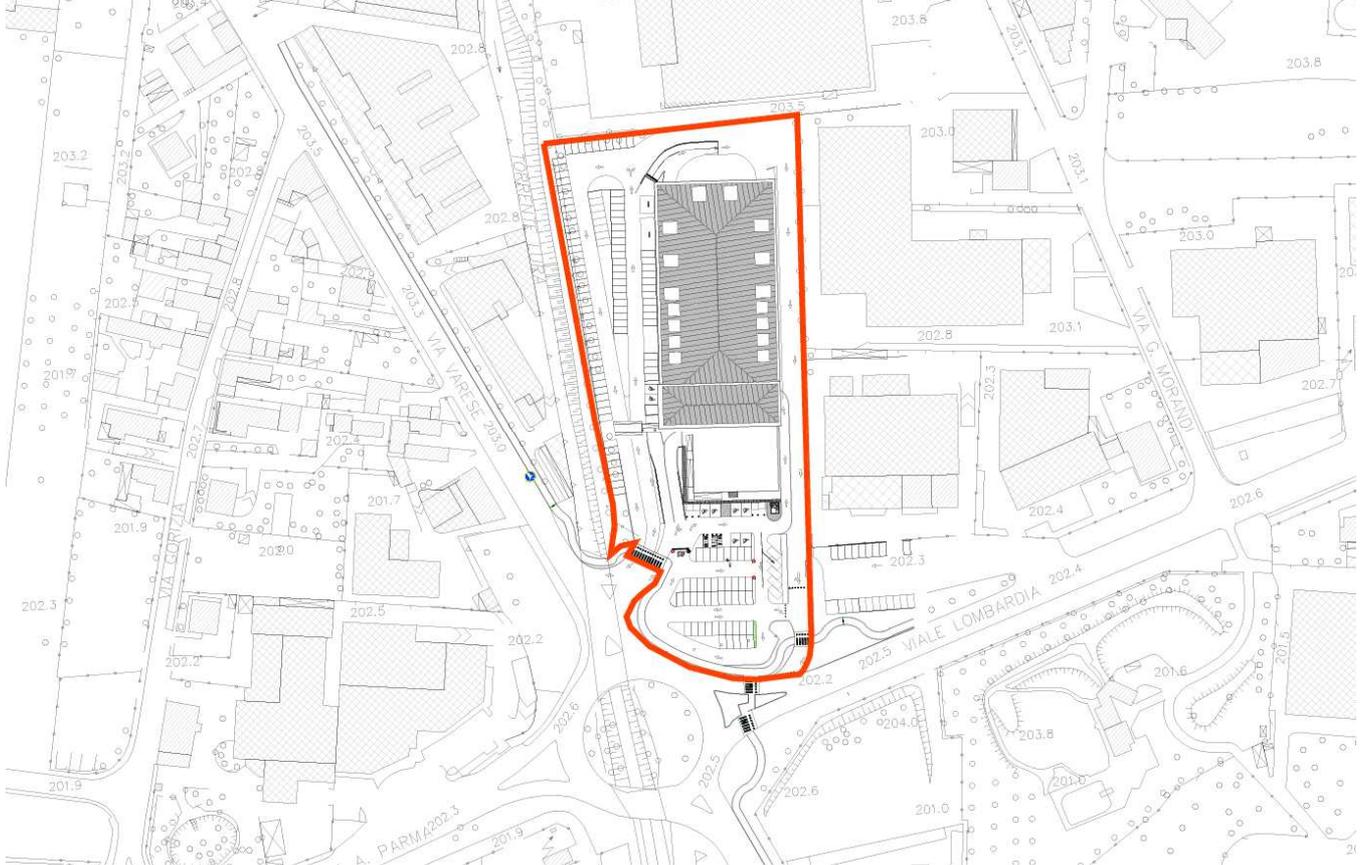
1. avvio del procedimento;
2. individuazione dei soggetti interessati e definizione delle modalità di informazione e comunicazione;
3. elaborazione di un rapporto preliminare comprendente un descrizione del PII e le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente;
4. messa a disposizione del rapporto preliminare e avvio della verifica;
5. convocazione conferenza di verifica;
6. decisione in merito alla verifica di assoggettabilità alla VAS;
7. messa a disposizione del pubblico delle conclusioni adottate.

Fase del piano	PII con Variante di piano	Valutazione Ambientale – VAS
Fase 0 Preparazione	P0.1 Presentazione P0.2 Decisione in merito alla rilevanza del PII	A0.1 Decisione in merito a: - Esclusione dalla VAS - Verifica di assoggettabilità alla VAS - Valutazione ambientale – VAS A0.2 Avviso avvio del procedimento di: - Verifica di assoggettabilità alla VAS - Valutazione ambientale – VAS
Deliberazione Giunta Comunale Pubblicazione su sito web e Albo Pretorio		
		A1.1 L'autorità precedente provvede a: A) Individuare l'Autorità con competenza in materia di VAS; B) Definire le modalità di svolgimento della conferenza; C) Individuare i soggetti con competenza in materia ambientale
VERIFICA DI ASSOGGETTABILITA' ALLA VAS		
Fase 2a Elaborazione/redazione	P2.1 Elaborazione proposta di PII e variante urbanistica	A2.1 Elaborazione Rapporto preliminare
	P2.2 Proposta di PII e variante urbanistica	A2.2 Proposta di Rapporto preliminare degli effetti significativi sull'ambiente – allegato II, Direttiva 2001/42/CE
	messa a disposizione Proposta di PII e Rapporto preliminare degli effetti significativi sull'ambiente	
Conferenza di verifica	Verifica di Proposta di PII e Rapporto preliminare degli effetti significativi sull'ambiente (predisposizione verbale della conferenza)	
Fase 3 Decisione Approvazione	L'Autorità competente in materia di VAS d'intesa con l'Autorità precedente tenuto conto del parere della conferenza di verifica assume decisione circa l'assoggettabilità alla VAS del PII (con atto riconoscibile reso pubblico e messo a disposizione del pubblico)	
	In caso di assoggettabilità alla valutazione ambientale - VAS si procede come esposto nello schema seguente.	In caso di non assoggettabilità alla VAS si procede con l'iter di approvazione del PII
1.2 Organizzazione e scopo del documento		
Tale elaborato fornisce la proposta di programma, riassunta per punti, e fornisce informazioni e valori necessari a verificare gli effetti su salute e ambiente, in osservanza all'allegato II della direttiva 2001/42/CE, ovvero in base alle caratteristiche del programma, degli effetti e delle aree interessate.		

02.0_ Descrizione Sintetica della proposta

L'area e l'edificio oggetto della proposta di P.C. è situato nel settore Sud di Saronno al civico 1 di via Varese, e' circondato da altri edifici ad uso produttivo / commerciale se si eccettua il fronte sud-ovest che prospetta sulla rotonda dello svincolo di via Varese e viale Lombardia .

Quanto sopra è ben evidenziato dall'aerofotogrammetrico ove L'area oggetto dell'intervento è perimetrata.



L'intera area è poi stretta tra la forbice delle due strade di grande traffico Via Varese e Viale Lombardia.



02.1_ Caratteristiche dell'intervento sull'edificio Commerciale:

L'intervento progettato consiste in diverse tipologie di intervento

1) La demolizione del corpo di fabbrica a sud dall'estradosso del piano rialzato (prospiciente la rotatoria di viale Lombardia - Via Varese) ove in luogo di tale demolizione viene a realizzarsi una piattaforma di ingresso adibita ad esposizioni esterne a cielo aperto al di sotto della quale insistono parte dei parcheggi interrati esistenti.

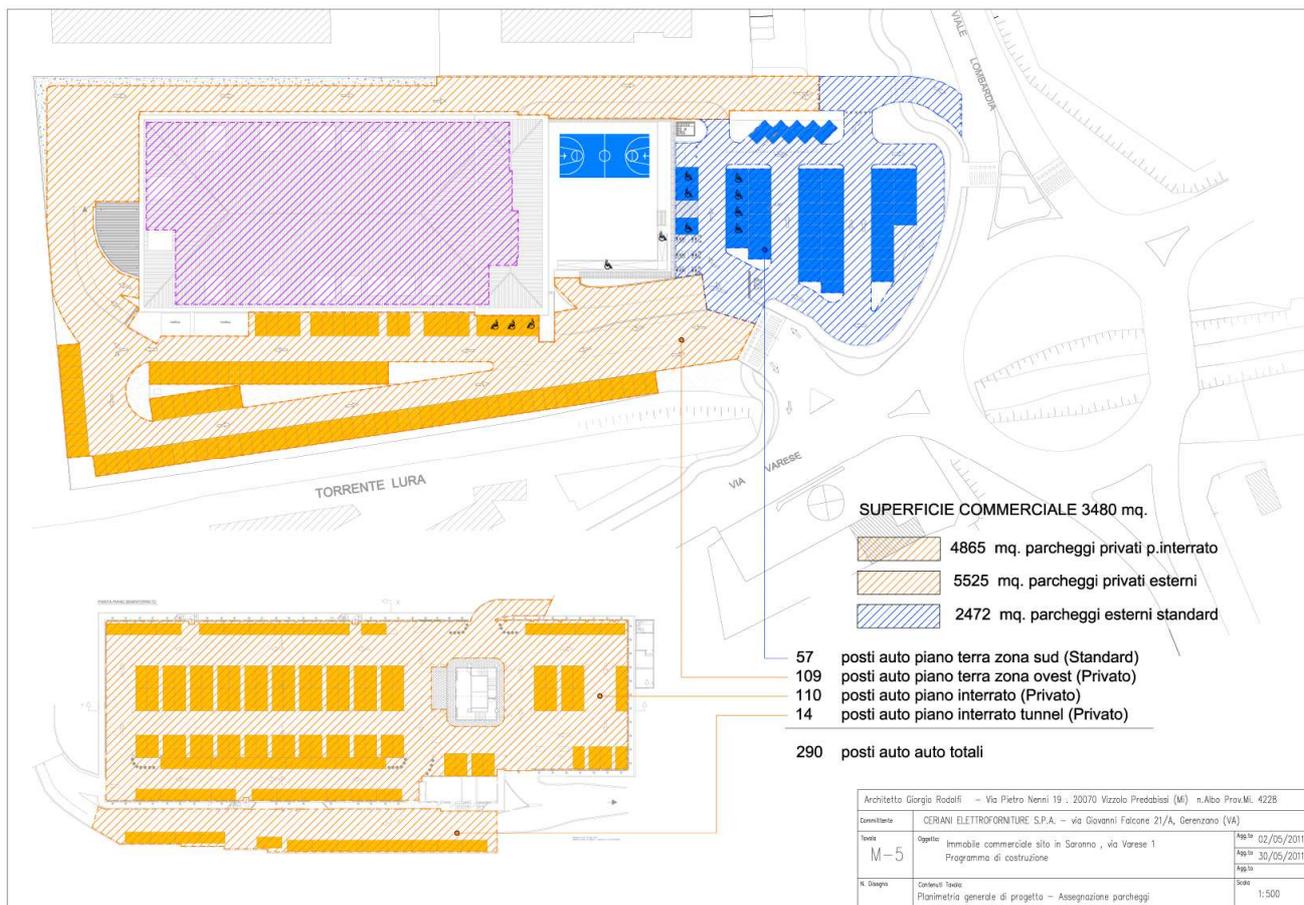
2) Ristrutturazione della restante parte dell'edificio commerciale è oggetto di opere consistenti nella demolizione di due corpi scale montacarichi interni e nella realizzazione di un nuovo corpo scale ascensori , nonché nuova disposizione dei servizi igienici e dello spazio commerciale.

Il tutto anche al fine di adeguare l'immobile alle normative in materia di sicurezza , antincendio e igienicità.

3) La componente esterna dell'intervento tesa alla riorganizzazione della viabilità interna , al miglioramento degli spazia a parcheggio con il mantenimento e la sistemazione del verde esistente , e all'installazione di serbatoi interrati per la riserva idrica del sistema antincendio .

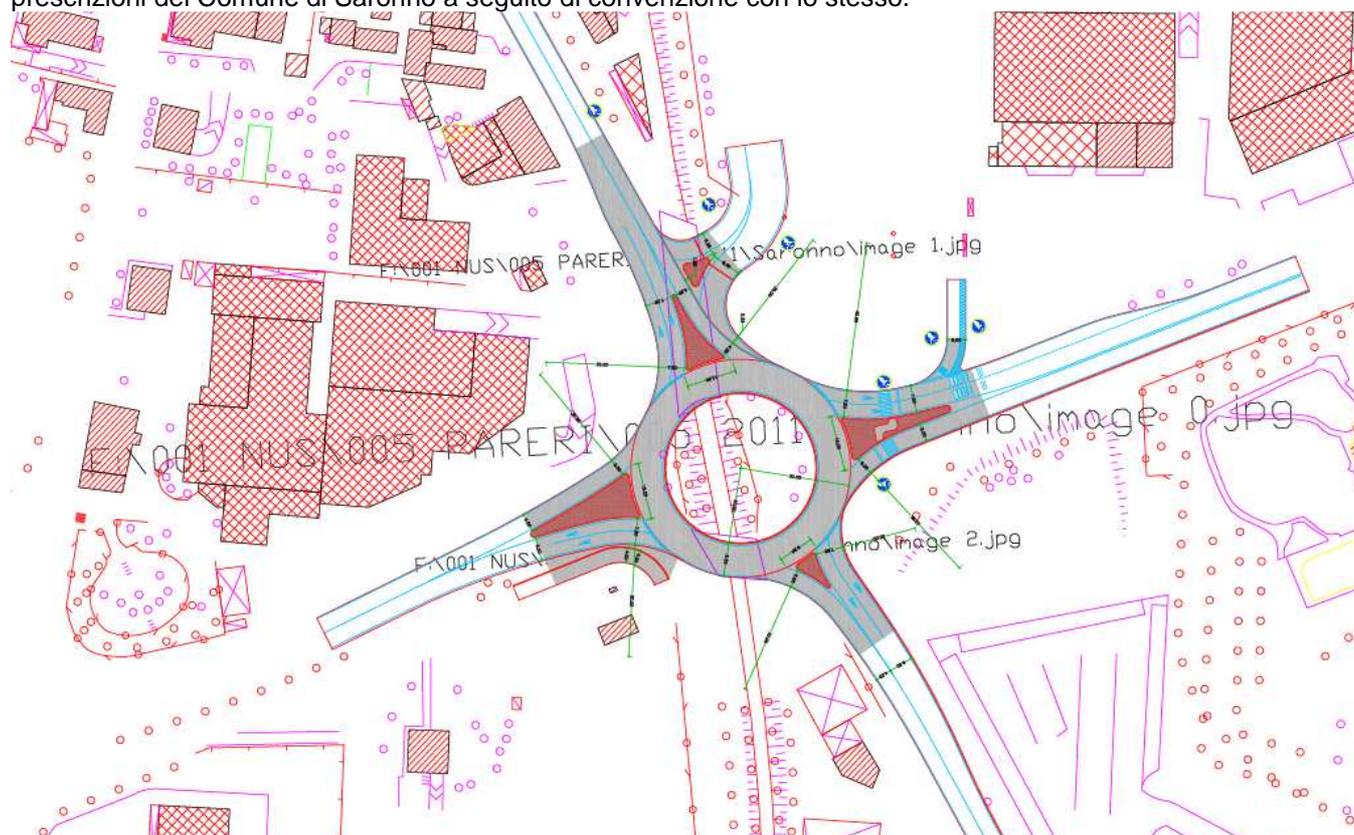
02.2_ Opere di Urbanizzazione e Parcheggi

Per quanto concerne le aree a parcheggio , si ottiene una superficie a parcheggi al servizio diretto dell'attività commerciale di 4865 mq al piano interrato e 5525 mq esterni al piano terreno per un totale di 10.390 mq. su



3480 mq di Superficie Commerciale Utile circa 3mq./mq. ai quali devono aggiungersi **2472 mq di parcheggi esterni qualificati a standard di uso pubblico** per un totale di 12862 mq di parcheggi circa 3,7 mq/mq:

E' previsto inoltre un intervento di riqualificazione della rotatoria tra il viale Lombardia e la via Varese secondo le prescrizioni del Comune di Saronno a seguito di convenzione con lo stesso.



02.3_Variazioni volumetriche

L'area oggetto dell'intervento risulta essere di 17.152 mq mapp. 47-48-88

(da concessione edilizia del 25.02.82)

a cui devono aggiungersi mq. 484,18 del mappale 162 acquisito successivamente.

per un totale di mq. **17.636 ,93**

di cui mq. **12.436,03** di superficie fondiaria edificabile

L' edificio esistente gode attualmente di una SLP così destinata:

piano terreno di mq. **4567.32 Commerciale** + tettoia esterna esistente

primo piano di mq.2903.56 Magazzini e Uffici

L'edificio ristrutturato vedrà la **SLP** futura così ridimensionata:

piano terreno di mq. **3500 mq circa Commerciale**

primo piano di mq. 2.300 mq Sottotetto inutilizzato

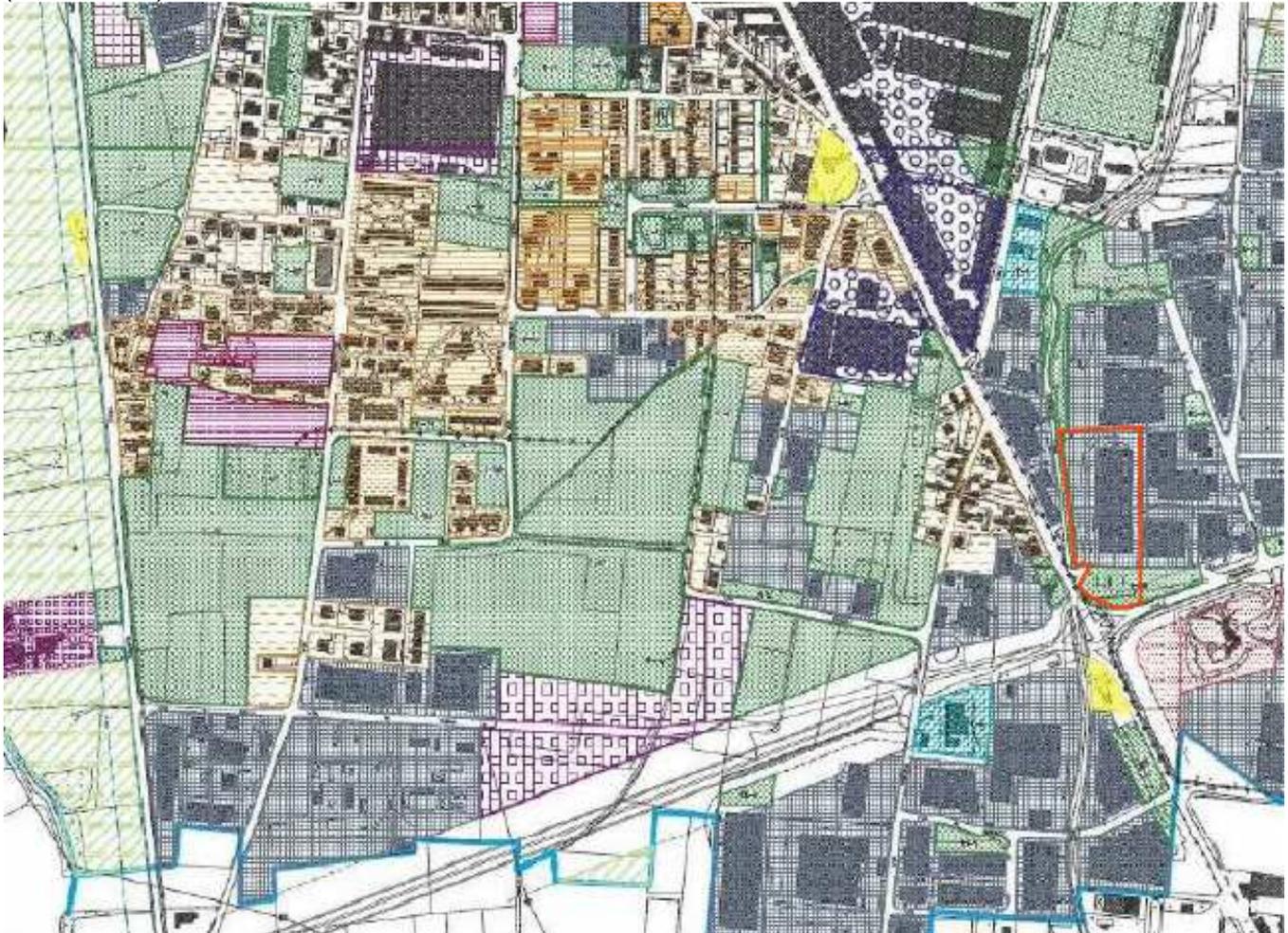
Il progetto prevede pertanto solamente riduzioni di cubatura determinate dalla demolizione del corpo sud.

02.4_Conformità con PRG vigente

Il comune di Saronno è dotato di Piano regolatore. Successivamente è stato pubblicato sul B.U.R.L. Del 04/02/98

Secondo il vigente P.R.G. L'area è classificata come B.6.6.1, Insediamenti a prevalente destinazione produttiva. Uf=1mq/mq – H max= 13m, disciplinato dall'art. 26 N.T.A.

L'intervento previsto configura un adeguamento dello strumento urbanistico con la destinazione d'uso in essere (commerciale) dell'edificio esistente.



Le zone B6.6.1 del vigente PRG interessano, comparti, con tipologie produttive

- un indice di utilizzazione territoriale di 1 mq/mq;
- un'altezza massima di 13 m;

02.5_ Situazione vincolistica

I terreni facenti parte dell'area non sono inclusi nell'ambito di parchi o di riserve naturali e non sono soggetti a vincoli propri, né dei beni culturali, né dei beni paesaggistici di cui, rispettivamente, alla parte seconda ed alla parte terza del codice approvato con D.Lgs. n. 42/2004; sono interessati dalle fasce fluviali di cui al Piano di Assetto Idrogeologico. Ovvero sottoposti a vincolo nella fascia di rispetto del Torrente Lura.

03.0_ Descrizione sintetica dell'area interessata

L'area e l'edificio oggetto della proposta di P.C. è situato nel settore Sud di Saronno al civico 1 di via Varese, e' circondato da altri edifici ad uso produttivo / commerciale se si eccettua il fronte sud-ovest che prospetta sulla rotonda dello svincolo di via Varese e viale Lombardia .Trattasi di area occupata da un edificio a carattere commerciale di un piano interrato destinato a Parcheggi (ex magazzino) da un piano terreno già Commerciale e da un piano primo (ex uffici e magazzini commerciali) che al momento rimarrà inutilizzato .



03.1_ Qualità dell'aria

Il territorio comunale di Saronno ricade in zona A1 (agglomerati urbani), ai sensi della suddivisione del territorio regionale in zone e agglomerati sui quali valutare il rispetto dei valori obiettivo e dei valori limite di qualità dell'aria. La fonte di informazione sulla quantità di inquinanti emessi è costituita dalla banca dati regionale INEMAR, i cui dati sono aggiornati al 2008 - revisione pubblica. INEMAR fornisce i valori stimati delle emissioni a scala comunale disaggregati per macrosettori delle attività antropiche in accordo con il modello CORINAIR.

Gli inventari delle emissioni considerano generalmente i seguenti inquinanti atmosferici:

- ossidi di zolfo (SO₂);
- ossidi di azoto (NO_x);
- composti organici volatili non metanici (COVNM);
- metano (CH₄);
- monossido di carbonio (CO);
- anidride carbonica (CO₂);
- ammoniaca (NH₃);
- protossido d'azoto (N₂O);
- polveri totali sospese (PTS) o polveri con diametro inferiore ai 10 m (PM₁₀);
- metalli pesanti (As, Cd, Cr, Cu, Hg, Ni, Pb, Se e Zn);
- composti organoclorurati (diossine, PCB, ecc.).

Per il comune di Saronno i principali inquinanti o fattori climalteranti sono rappresentati da Precursori dell'ozono, composti organici volatili non metanici (COVNM), monossido di carbonio (CO) e metano (CH₄) che rappresentano oltre l'81% delle emissioni; gli NO_x rappresentano il 7,4% sul totale delle emissioni mentre le polveri (PM₁₀, PM_{2.5}, PTS) ne rappresentano circa il 2,5%.

Per il comune di Saronno i principali settori di emissione sono:

- *il trasporto su strada che contribuisce per oltre il 36% delle emissioni complessive in atmosfera, il 59,8% dell'emissione di PM₁₀, il 57,39% dell'emissione di PM_{2,5}, oltre il 62% dell'emissione di PTS, oltre il 71% all'emissione di NO_x.*
- *l'uso di solventi che contribuisce per oltre il 24% delle emissioni complessive in atmosfera*
- *la combustione non industriale, che contribuisce per circa il 17% delle emissioni complessive in atmosfera, il 23% dell'emissione di PM₁₀, circa il 26% dell'emissione di PM_{2,5}, il 21% dell'emissione di PTS, oltre il 58,7% dell'emissione di CO₂ e il 21%*

all'emissione di NOx

- *l'estrazione e distribuzione di combustibili che contribuisce per circa il 15% delle emissioni*

complessive in atmosfera

- *la combustione nell'industria e gli altri settori (agricoltura, processi produttivi, trattamento rifiuti, etc.) che contribuiscono per il restante quasi 8% delle emissioni complessive in atmosfera, il 16% circa dell'emissione di PM10, circa il 16% dell'emissione di PM2,5, oltre il 15% dell'emissione di PTS, circa il 5% all'emissione di CO2, circa il 7% dell'emissione di NOx e circa il 68% all'emissione di SO2.*

In particolare nell'ambito del macrosettore "Trasporto su strada" le automobili costituiscono la principale fonte di inquinamento, seguite dai veicoli leggeri (<3,5 t) e dai veicoli pesanti e autobus per i parametri specifici del settore (polveri, NOx, etc.).

L'inquinamento atmosferico a Saronno mostra due criticità: le polveri di piccolo diametro nella stagione fredda e l'inquinamento fotochimico nella stagione calda.

I limiti di riferimento sono: 50 µg/mc (valore da non superare per più di 35 giorni all'anno) e 40 g/mc (limite per la media annuale); l'Organizzazione Mondiale per la Salute suggerisce (linee guida) un limite ottimale di 20 µg/mc per la media annuale.

03.2_ Ambiente idrico

"Il reticolo idrico di Saronno, è suddiviso in Reticolo Principale e da un reticolo minore. Il reticolo principale è costituito dal torrente Lura , quello minore è costituito da rogge e canali.

Il Comune di Saronno, presenta, globalmente, una situazione di criticità moderata o incerta dello stato delle acque superficiali.

Le indagini riguardano acquifero superiore, acquiferi miscelati e acquiferi profondi.

I rilevamenti chimici effettuati sui pozzi 11G12 della situazione delle acque superiori hanno evidenziato una situazione di classe 1 (impatto antropico nullo o trascurabile con pregiate caratteristiche idrochimiche.)tranne che per la concentrazione di nitrati (NO3) per la quale si rileva una situazione critica definita classe 3 (impatto antropico significativo con caratteristiche idrochimiche generalmente buone ma con segnali di compromissione).

Per i rilevamenti effettuati per le acque sotterranee sui pozzi 6G7G8G9 G10 come nel

precedente caso presentano classe 3 per la concentrazione di nitritati.

Per quanto riguarda le acque sotterranee relative ai pozzi 4G2G14 la concentrazione di nitrati ricade nella classe chimica (impatto antropico ridotto e sostenibile sul lungo periodo, con buone caratteristiche idrochimiche).

03.3_Rumore

Il Comune di Saronno non ha ancora completato l'iter per giungere alla classificazione acustica del proprio territorio, già prevista dal D.P.C.M. del 1 marzo 1991 e poi meglio definita dalla successiva legislazione nazionale e regionale. A Saronno risultano quindi ancora validi i limiti indicati all'articolo 6 del D.P.C.M. del 1 marzo 1991.

L'intervento previsto nel Piano costruttivo, trattandosi di modifica in riduzione volumetrica di edificio Commerciale esistente, nel quale è previsto l'inserimento di unità commerciale Decathlon non si ritiene influenzi minimamente il livello di rumore esistente, inoltre il miglioramento della coibentazione termo-acustica dell'intero edificio mediante posa in opera di termocappotto e contropareti interne garantirà ulteriore schermo acustico.

03.4_ Viabilità

La città di Saronno è localizzata in posizione strategica tra le province di Varese, Milano, Monza e Como in quanto gode di un'elevata accessibilità a livello regionale per la presenza dell'Autostrada A9, della SS527 Bustese, della SS233 Varesina, dello Snodo ferroviario ed in quanto interessata dai progetti dell'autostrada Pedemontana Lombarda e delle relative opere connesse, della variante alla SS233 Varesina, della terza corsia sulla A9 e del nuovo svincolo di Saronno Sud.

Le relazioni intercomunali sono affidate alla rete primaria sui lati Sud e Ovest, SS527 Bustese e SS233 Varesina che interscambiano con l'autostrada.

Dall'analisi delle tendenze insediative della popolazione è emerso il rango di Saronno come capoluogo del suo intorno, al centro di un sistema insediativo in crescita, che ha visto negli anni l'aumento delle relazioni di scambio e di attraversamento con le conseguenti problematiche legate ai flussi di traffico generati e attratti. Si evidenziano le forti relazioni di scambio con i comuni di cintura e con Milano; Saronno risulta un polo attrattore più che generatore di spostamenti coerentemente con la logica del capoluogo (ospedale, scuole, stazione, tribunale, attività commerciali, ecc.).

Saronno risulta pertanto un punto nevralgico delle infrastrutture di trasporto a livello regionale (gomma e ferro). La sovrapposizione delle componenti di traffico (spostamenti interni, di scambio con i comuni limitrofi e di attraversamento per oltre 200.000 veicoli giornalieri in ingresso/uscita dal cordone cittadino) causa problematiche legate alla gestione dei flussi di traffico con elevati livelli di congestione delle SS 527e SS 233 con il conseguente

rischio di compromettere la strategicità dello svincolo di Saronno Sud e l'accessibilità alla stazione di Saronno Sud oltre alle evidenti ripercussioni sulla rete urbana, date dalla scarsa capacità delle sezioni stradali che limitano la possibilità di prefigurare itinerari continui e protetti per il trasporto pubblico e per la mobilità debole, pedonale e ciclabile

Viabilità Area riferibile al Progetto Piano Costruttivo

L'area di progetto è localizzata nel settore Sud del territorio comunale, più in particolare l'area interessata nel quadrante compreso tra la SS 527, Viale Lombardia, Via Varese e Viale Europa/Corso Vittoria.

Il progetto prevede l'inserimento di una unità commerciale forte delle previsioni di circa 300 posti auto posizionati in modo funzionale alla attività prevista.

SISTEMA DELLA MOBILITA' ALLO STATO DI FATTO

Saronno si trova in corrispondenza dell'intersezione tra la SS 527 Monza-Saronno, la SS 233 Varesina, e l'Autostrada A9 (uscite di Saronno, e futura uscita a sud di questa).

L'uscita di Saronno, posta lungo l'autostrada Milano-Como ha grande influenza sugli spostamenti e collegamenti da e per l'intera zona (la rotonda presente sulla SS 233 ha contribuito a risolvere il problema della coda, precedentemente presente in molti orari della giornata).

Il traffico, intenso anche sulla viabilità normale nei collegamenti est-ovest, crea problemi all'incrocio tra la statale SS527 e la Via Piave, posta dopo l'incrocio con la provinciale SP10 sul territorio di Solaro, con code e rallentamenti nelle ore di punta che riguardano in particolare gli orari del traffico pendolare lavorativo.

ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

Per la pianificazione nel settore della viabilità ai vari livelli è opportuno fare riferimento a:

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP);
- Piano Regolatore Generale (PRG);
- V.a.S. futuro PGT

Se si allarga l'analisi ad un più ampio bacino, è possibile individuare il progetto del nuovo collegamento per la futura Pedemontana, che passerà a Nord, a circa 10 Km dall'area oggetto di studio.

I collegamenti di livello sovracomunale sono posti oggi, tutti a sud ed ovest del comune, con una evoluzione molto importante per il futuro sulla parte est e nord del territorio comunale.

Tale evoluzione favorirà in maniera ottimale i possibili spostamenti sia nord-sud così come est-ovest.

La configurazione della rete stradale esistente ed i dati sui volumi di traffico evidenziano come la SS 527 costituisca l'asse portante della rete della viabilità, destinata a collegarsi alla Autostrada A9 e nel medio termine, alla Autostrada Pedemontana, così come all'interno del territorio comunale di Saronno.

In termini invece di collegamento a caratteristica comunale le vie principali sono Via Milano, Via Varese, Via Piave, Via Roma e Via Novara, che attraversano il territorio o danno accesso in direzione del centro cittadino.

In questo contesto sono previsti interventi in corrispondenza delle intersezioni principali delle strade extraurbane (SS527, SS233, e SP10) e dei principali svincoli, lungo la SS527 e la SP10, di collegamento con la rete urbana (strade interquartiere e strade locali).

Gli interventi consistono essenzialmente nella modifica delle caratteristiche geometriche degli incroci e fanno riferimento a due tipologie, la canalizzazione della svolta e la realizzazione di rotatorie.

PREVISIONI INSEDIATIVE: MODELLI DI GENERAZIONE E DI ASSEGNAZIONE DEI TRAFFICI

Il primo passo, necessario per valutare la compatibilità delle scelte insediative e per definire l'assetto funzionale viario più efficiente e adeguato per servire la domanda di mobilità complessiva (esistente + prevista), richiede di quantificare i traffici generati dalle previsioni insediative in essere.

Per quanto riguarda il quadro delle previsioni urbanistiche, in termini di pesi e localizzazione del nuovo insediamento per tipo di funzione, si è fatto riferimento agli scenari di funzione previsti sull'attuale PRG, sulla direttrice SS527 in direzione di Solaro.

Il progetto prevede la dotazione di parcheggi e verde su un'area di circa 17.000 mq. Tale area a parcheggi, dimensionata per favorire lo stazionamento in totale sicurezza degli sportivi, praticanti e clienti, rappresenterebbe inoltre la soluzione ai parcheggi, tenendo in considerazione anche il tempo di stazionamento medio.

La capacità contenitiva del parcheggio favorirebbe la fluidità degli accessi a tutta l'area, garantendo la circolazione sulla rotatoria tra Viale Lombardia e la Via Varese.

Inoltre la presenza della Via Varese consente di suddividere opportunamente le uscite del comparto, distinguendole tra extraurbane ed urbane.

Gioverà allo scopo di fluidificare il traffico la risistemazione in doppia corsia della rotatoria Via Varese - Viale Lombardia a cura e spese della Elettrica Ceriani S.p.a.

VALUTAZIONE DEL TRAFFICO INDOTTO

Per valutare gli effetti indotti, sulla viabilità esistente si è calcolato il traffico generato dal nuovo insediamento commerciale in termini di veicoli/ora (Tabella 3).

La metodologia di calcolo in questione definisce i parametri di generazione in termini di numero di veicoli bidirezionali nelle ore di punta. Tali parametri di generazione sono diversificati per le tipologie di vendita alimentare e non alimentare e per le ore di punta della sera del Venerdì e del Sabato, ritenute le fasce orarie in assoluto più critiche.

Per la tipologia di vendita non alimentare il flusso bidirezionale generato va calcolato sommando i contributi imputabili alle quote di superficie inferiori a 5.000 mq.

Il carico di traffico aggiuntivo complessivo per le ore di punta va quindi definito come somma dei contributi imputabili alla tipologia non alimentare.

Relativamente alla ripartizione per direzione, si considera il traffico bidirezionale distribuito per il 60% sulla direzione in ingresso e per il 40% sulla direzione in uscita.

Sono stati ricostruiti i vettori in ingresso e in uscita sulla base del bacino potenziale di clienti del punto vendita.

Per gli addetti del punto vendita si è assunta una scelta modale molto sbilanciata verso il trasporto privato.

I modelli di generazione così definiti, una volta raccolti tutti i dati di input, hanno fornito il traffico automobilistico orario complessivo .

I dati di generazione per gli addetti sono stati calcolati per l'ora di punta del mattino e del pomeriggio di ogni giorno tipo considerato (giorno feriale medio, Venerdì, Sabato).

I dati di generazione per i clienti sono stati calcolati, come suggerito dalla metodologia regionale e provinciale, per l'ora di punta del pomeriggio del Venerdì e del Sabato; i risultati del modello di generazione, commentati per le due ore di punta più significative per questo studio (18.00-19.00 del Venerdì e 17.00-18.00 del Sabato), evidenziano :

VENERDI' TIPO

- in termini di traffico dell'ora di punta del pomeriggio (18.00-19.00), circa

114 auto di clienti generati dal punto vendita .

SABATO TIPO

- in termini di traffico dell'ora di punta del pomeriggio (17.00-18.00), circa

277 auto di clienti generati dal punto vendita.

I risultati evidenziati in precedenza meritano le seguenti riflessioni:

- 1) lo studio ha sviluppato una serie di analisi e di simulazioni del traffico facendo riferimento all'ora di punta del pomeriggio del Venerdì e del Sabato collocate tra le 17.00 e le 19.00, perché innanzitutto esse sono state ricavate all'interno delle fasce orarie, basate sugli standard dei criteri tecnici provinciali, e in secondo luogo perché si è ritenuto, sulla base delle banche dati in nostro possesso, che la fascia oraria più gravosa in futuro per la viabilità gravitante sull'area di studio, riguarderà proprio le fasce orarie dei pomeriggi dei giorni tipo Venerdì e Sabato, quando i massimi traffici feriali lavorativi si cumuleranno con il traffico generato dal nuovo insediamento (primo caso), oppure quando i traffici esistenti del Sabato, non a connotazione lavorativa, si cumuleranno con il massimo traffico generato dal nuovo insediamento;
- 2) le ore di punta considerate, facendo riferimento al traffico totale (esistente + generato), coincidono quindi o con l'ora di punta del solo traffico preesistente, o con l'ora di punta del solo traffico generato dall'insediamento commerciale, che secondo i dati consolidati relativi a strutture di vendita similari, risulta collocata senza dubbio nella giornata di Sabato pomeriggio, quando però risultano inferiori i traffici esistenti lavorativi feriali;
- 3) non è secondario il quadro che evidenzia la localizzazione del punto vendita come luogo specifico di destinazione, visto che altri insediamenti commerciali, in particolare di natura alimentare, sono localizzati in altri ambiti del territorio comunale, non confinanti con l'ambito oggetto di analisi; tale aspetto ha consentito una distribuzione ottimale degli attuali flussi commerciali;
- 4) il carico di addetti è del tutto secondario rispetto a quello degli utenti/visitatori; la sua entità comunque è assolutamente paragonabile a quella calcolata, con altri modelli, dallo studio sugli impatti occupazionali.

In sintesi l'intervento previsto nel progetto di Piano Costruttivo rientra ampiamente nella compatibilità con la V.A.S.

03.5_ Paesaggio

*Il paesaggio così come esistente non viene alterato dal Programma Costruttivo, come peraltro si può evincere dalla **Autorizzazione Paesaggistica del 14/06/2011 allegata**.*

03.6_ Ecosistemi e naturalità

Il territorio del Comune di Saronno ricade nell'ambito del Parco Locale di Interesse Sovracomunale (PLIS) denominato "Parco del Lura" che si localizza in posizione strategica tra il Parco regionale della Pineta di Appiano Gentile e Tradate e il Parco Regionale delle Groane e comprende la incisione valliva che si forma a Valle Bulgarograzzo fino alle porte di Saronno. Il Parco, istituito con DGR del 3671

03.7_ Rifiuti

I rifiuti rappresentano un fattore di pressione critico sulle risorse ambientali, sia per la loro gestione, sia per i problemi connessi al loro smaltimento. I dati riportati sono desunti dal "Rapporto sulla gestione dei rifiuti in provincia di Varese dati 2009 e trend decennale 2000/2009" (pubblicato nel 2010) e dal prospetto comunale di novembre 2010.

"La produzione complessiva dei rifiuti dal 2000 al 2009 in Provincia di Varese è aumentata del 6,2%, a fronte di un aumento della popolazione residente del 6,8%; se analizziamo il dato della produzione pro-capite, osserviamo pertanto che nell'arco di 10 anni la produzione dei rifiuti è diminuita dello 0,5%.

Le raccolte differenziate hanno avuto un rilevante incremento, passando dalle 140.511 t del 2000 alle 243.065 t del 2009, con un incremento assoluto del 73% sui quantitativi totali.

La percentuale di RD è passata dal 35,7% del 2000 al 58,1% del 2009.

Due dati molto importanti sono il decremento dei quantitativi di rifiuti indifferenziati (il cosiddetto "sacco viola" o "sacco nero") del 35,5% ed il decremento del 28,3% della produzione di Rifiuti ingombranti in 10 anni. La quantità di rifiuti organici intercettata è passata da 9.748,8 t a 54.847,3 t, con un incremento decennale in valore assoluto del 462,6%, ed il segno positivo accomuna nel decennio le performance di tutte le altre frazioni intercettate mediante RD. (...) Guardando ora al dato relativo all'anno 2009, si rileva che la produzione complessiva di rifiuti urbani è diminuita in modo significativo rispetto al 2008, sia in valore assoluto (-2,9%) che a livello pro-capite (-3,5%), all'interno di un anno in cui la crisi economica mondiale si è acuita ed è stata avvertita pesantemente anche a livello territoriale, sia sotto forma di aziende chiuse che di posti di lavoro persi (ricorso alla CIGS) ed in cui inoltre si è andata diffondendo una maggiore cultura del risparmio e della parsimonia, abbinata ad una nuova attenzione ambientale. Il trend di rallentamento nella crescita della produzione dei rifiuti, che si registra da qualche anno a questa parte, si è dunque mostrato compiutamente nel 2009 e ci riporta a livelli di produzione pro-capite del 2003."

04.0 Identificazione e valutazione dei possibili impatti ambientali delle azioni in programma

04.1_ Effetti sulla viabilità e sull'aria

La realizzazione del Programma Costruttivo in esame potrà produrre due tipi di effetti sulla componente atmosfera: quelli legati alla fase di cantiere (essenzialmente polveri del cantiere civile), per loro natura a breve termine e completamente reversibili, e quelli legati all'opera realizzata, in particolare dovuti al riscaldamento/raffreddamento degli edifici e al traffico indotto dai clienti degli spazi commerciali.

Gli effetti legati alla fase cantiere potranno essere efficacemente minimizzati ricorrendo ad accorgimenti operativi specifici (recinzioni antipolvere, bagnatura piste di cantiere etc).

Gli effetti legati alla fase esercizio saranno fortemente ridotti dalle soluzioni progettuali improntate a massimizzare l'efficienza energetica .

Per quanto riguarda gli effetti del traffico indotto , si rimanda al precedente punto 03.4 e alla **relazione tecnica sull'impatto viabilistico** allegata al Programma Costruttivo.

I risultati dell'analisi evidenziano una buona accessibilità da parte delle persone (addetti e utenza) e delle merci, in funzione dello scenario di progetto verificato.L'idonea dotazione di aree a parcheggio, reperita in parte al piano interrato ,è stata inoltre verificata la capacità delle aree per il carico e lo scarico delle merci, separate della aree di sosta dei clienti.

l'impatto viabilistico determinato risulta comunque supportato dalla rete analizzata, che risulta idonea a smaltire i flussi di traffico riferibili all'intervento in progetto con un adeguato margine di capacità residua in particolare grazie all'intervento previsto di **riqualificazione della Rotatoria su viale Lombardia Via Varese.**

In sintesi, si può affermare, sulla base delle analisi, delle verifiche e delle considerazioni esposte nei paragrafi precedenti, la piena compatibilità dell'intervento in esame con l'assetto viabilistico attuale e di progetto.

04.2_ Consumi energetici

La modifica della struttura commerciale comporta variazioni alla situazione d'origine particolarmente energivora.

Molto si può incidere sui consumi energetici adottando sin dalla fase di progettazione soluzioni che li minimizzano, come effettivamente previsto nel presente caso.

Infatti la tipologia degli impianti di riscaldamento /raffrescamento previsti optano per sistemi (Rooftop a pompa di calore e canalizzazioni aeree microforate) di gran lunga migliorativi rispetto ai precedenti (Caldaie a gasolio e canalizzazioni ad aria sottopavimento)

Il tutto integrato come già specificato con realizzazione di termocappotto da 100 mm densità 120 e cotropareti interne a camera d'aria in cartongesso su telai metallici . Inoltre è prevista la riduzione delle superfici vetrate disperdenti e la loro sostituzione con serramenti a taglio termico adeguate alla Relazione Tecnica ai sensi della legge 10 e succ. modificazioni in ordine all'obbiettivo di Certificazione Energetica di progetto.

04.3_ Consumi idrici e gestione delle acque reflue e meteoriche

Si ritiene che i consumi idrici attesi in fase di esercizio saranno efficacemente minimizzati.

In aggiunta e in analogia a quanto ipotizzato per le acque bianche, andrà progettata secondo criteri di sostenibilità ambientale la gestione delle acque di dilavamento delle strade, piazzali e parcheggi pavimentati, che dovranno essere sottoposte a separazione, con invio delle acque di prima pioggia nella fogna nera e della seconda pioggia in appositi pozzi perdenti (qualora consentito dalle norme vigenti) o al riutilizzo, previo trattamento di disoleatura – dissabbiatura.

04.4_ Produzione di rifiuti

Indubbiamente la struttura commerciale determina la produzione di elevate quantità di rifiuti, presumibilmente classificabili come urbani o assimilabili.

Si tratta di tipologie di rifiuti sulla cui minimizzazione può incidere molto un'attenta gestione, con particolare riferimento alla riduzione alla fonte e alla separazione delle diverse frazioni, nonché alla necessaria ottimizzazione dell'intero ciclo dei rifiuti da prevedere nella porzione commerciale.

04.5_ Impatto acustico

Anche nel caso della componente rumore, l'attuazione del P.C. non determinerà un aumento delle emissioni sonore rispetto alla situazione odierna, in cui nell'area si svolge lo stesso tipo di attività. In seguito alla successiva fase di approfondimento progettuale e quindi alla definizione dei dati di cui sopra, verrà prodotta la specifica valutazione previsionale di impatto acustico

04.6_ Effetti sul paesaggio

Dal punto di vista Paesaggistico, l'intervento sull'esistente vede un netto miglioramento determinato dalla demolizione di un corpo di fabbrica prospettante la rotatoria tra viale Lombardia e via Varese.

La conseguente riqualificazione dell'edificio, delle aree a parcheggio esterne e della rotatoria, che si rammenta sono oggetto di Autorizzazione Paesaggistica allegata del 14/06/2011, pongono le condizioni per un miglioramento "percepibile" come si può evincere dal confronto tra la situazione esistente e il Rendering della situazione futura.



Vista verso Nord-Est - Foto n°1



Simulazione vista verso Nord-Est - Rendering n°1



Vista fronte da demolire - Foto n°2



Simulazione nuovo frontespizio arretrato - Rendering n°2



Vista della rotonda di viale Lombardia - Foto n°3



Simulazione rilevata a ristrutturazione avvenuta - Rendering n°3

05.0_ Sintesi degli elementi emersi

Con riferimento all'analisi di cui ai paragrafi precedenti si possono tracciare le seguenti determinazioni:

L'area interessata è posta a circa 1500 mt a sud del centro storico di Saronno, ed è costituito da una superficie su cui insiste edificio commerciale esistente , confinante sui lati nord e ovest con altri edifici commerciali-produttivi , col lato est in fregio al Torrente Lura oltre il quale sono presenti altri edifici commerciali e a sud con la rotatoria via Varese-Viale Lombardia .

L'area del presente Programma Costruttivo copre una superficie L'area di **17.636 ,93**

(mapp.47-48-88-162)

L' edificio esistente gode attualmente di una SLP così destinata:

piano terreno di mq. **4567.32 Commerciale** + tettoia esterna esistente

primo piano di mq.2903.56 Magazzini e Uffici

L'edificio ristrutturato vedrà la **SLP** futura così ridimensionata:

piano terreno di mq. **3500 mq circa Commerciale**

primo piano di mq. 2.300 mq Sottotetto inutilizzato

Il progetto prevede pertanto solamente riduzioni di cubatura determinate dalla demolizione del corpo sud.

Trattasi di area urbanizzata senza particolare pregio ambientale e non è soggetta a vincoli.

Non vi è nuovo consumo di suolo.

Le soluzioni progettuali proposte con particolare riferimento all'efficienza energetica minimizzano gli effetti sui consumi energetici ed idrici, sulle emissioni in atmosfera e sonore, sulla produzione di rifiuti.

Gli effetti sulle componenti rumore, viabilità e paesaggio, sono soddisfatti dalle prescrizioni di progetto relative ai parcheggi privati , a quelli ad uso pubblico e alla riqualificazione della **rotatoria** con realizzazione di **nuova pista ciclabile**,

Si chiede pertanto di non sottoporre a VAS il Programma Costruttivo in quanto i potenziali impatti negativi identificati risultano praticamente nulli , mentre sono evidenti gli impatti positivi, soprattutto sulle componenti viabilistico , paesaggistico , occupazionale.