



COMUNE DI CERNUSCO LOMBARDONE

PROVINCIA DI LECCO

REDAZIONE PIANO URBANO DEL TRAFFICO VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA 2^ CONFERENZA DI VERIFICA E DI VALUTAZIONE

L'anno DUEMILATREDICI il giorno VENTICINQUE del mese di SETTEMBRE alle ore 10.00, in Comune di Cernusco Lombardone (LC) si è insediata la conferenza di cui all'oggetto, convocata dal Dr. Giovanni Balestra con nota Prot. n.5733 del 16.07.2013 inviata a mezzo fax.

Sono invitati i rappresentanti delle Pubbliche Amministrazioni e degli Enti interessati, di seguito elencati:

PUBBLICHE AMMINISTRAZIONI / ENTI

A.S.L. di LECCO

A.R.P.A. Dipartimento di LECCO

DIR. REGIONALE PER I BENI CULTURALI E PAESAGGISTICI DELLA LOMBARDIA

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA LOMBARDIA

SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHITETTONICI E PAESAGGISTICI DELLA LOMBARDIA

PROVINCIA DI LECCO Settore Viabilità

PROVINCIA DI LECCO Serv. Pianificazione e Gestione Territoriale

COMUNE di MERATE

COMUNE di MONTEVECCHIA

COMUNE di OSNAGO

COMUNE di LOMAGNA

ENTE DI GESTIONE PARCO DI MONTEVECCHIA E VALLE DEL CURONE

REGIONE LOMBARDIA - D.G. QUALITA' DELL'AMBIENTE

REGIONE LOMBARDIA - D.G. TERRITORIO E URBANISTICA

REGIONE LOMBARDIA - D.G. INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

IDROLARIO S.R.L.

ENEL RETE GAS S.P.A.

SNAM RETE GAS - DISTRETTO NORD

ENEL S.P.A.

TELECOM ITALIA S.P.A.

Sono presenti i Sigg.ri:

- | | |
|-------------------------------|--|
| - Sig.ra Giovanna De Capitani | Sindaco del Comune di Cernusco Lombardone |
| - Sig. Luigi Mario Oldani | Assessore all'Urbanistica e LL.PP. del Comune di Cernusco Lombardone |
| - Sig. Alvaro Pelà | Assessore all'Ambiente del Comune di Cernusco Lombardone |
| - Dott. Giovanni Balestra | in qualità di autorità procedente per la V.A.S. |
| - Geom. Danilo Villa | in qualità di autorità competente per la V.A.S. |
| - Ing. Andrea Debernardi | in qualità di incaricato della redazione del P.U.T. |

Il Geom. Danilo Villa, nella sua qualità di Responsabile del Servizio Territorio del Comune di Cernusco Lombardone, alle ore 10.15 dichiara aperti i lavori assumendo a se le funzioni di segretario verbalizzante della Conferenza.

Lo stesso evidenzia quanto segue: In questa fase provvediamo a formalizzare il percorso finale previsto per la VAS riguardo al Piano Urbano del Traffico. Si è già tenuta la prima conferenza in

data 3 settembre 2012 perciò, ad un anno di distanza, è stata elaborata la proposta definitiva di piano che si riassume nella predisposizione del rapporto finale; praticamente in questo rapporto finale troviamo le previsioni di intervento, la progettualità che riguarda il Piano Urbano del Traffico.

In questa fase intermedia è stata fatta pure una pubblicizzazione di tutta la procedura anche verso la cittadinanza e infatti sull'argomento si è tenuta recentemente in data 11 luglio 2013 anche un'assemblea pubblica con relatore il nostro progettista Ingegnere Debernardi che ha illustrato quali erano le filosofie e le linee di intervento del piano che sarà a breve proposto in adozione in ottemperanza alle procedure amministrative previste dalle norme vigenti; si procede quindi all'esame ed all'acquisizione delle eventuali osservazioni dando preliminarmente atto all'avvenuta convocazione, nei termini, di tutte le Amministrazioni ed Enti interessati.

Vengono quindi acquisiti agli atti i seguenti pareri che si allegano al seguente verbale quale parte integrante:

- nota TELECOM ITALIA S.p.A. Prot. n.435796-P del 04.09.2013;
- nota SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA LOMBARDIA Prot. n.11210 del 24.09.2013;
- nota ARPA Lombardia (Dip. di Lecco) Prot. n.2013/0126505 del 24.09.2013;

A questo punto possiamo dare la parola all'Ingegnere Debernardi per l'illustrazione del piano e in particolare del rapporto finale che come abbiamo detto prima rappresenta la conclusione del percorso progettuale del Piano Urbano del Traffico.

DEBERNARDI

Sì, sinteticamente presento il rapporto ambientale allegato al piano del traffico, si tratta di un rapporto ambientale che si basa su una valutazione quantitativa facendo i conti con le piccole dimensioni del comune di Cernusco Lombardone e quindi anche con il non enorme impegno richiesto dalla redazione del piano urbano del traffico.

La parte procedurale è nota, al di là dei riferimenti legislativi noi abbiamo proceduto con due processi paralleli abbastanza complicati, relativi al piano ed alla sua valutazione ambientale: queste tabelle sono state la nostra guida procedurale sin dall'inizio dei lavori (vedi grafico 1).

In questo momento ci troviamo nella fase di conferenza finale e adozione in giunta, ovvero nella fase in cui gli elaborati sono completati e parte l'iter procedurale che prevede osservazioni e controdeduzioni come per tutti i piani che vanno in consiglio, partendo però da elaborati ormai consolidati.

La VAS ha come specificità il fatto che a Cernusco, oltre a essere comunque richiesta, per il piano del traffico, registriamo la presenza del SIC Valle del Curone, che è un elemento rilevante per la valutazione ambientale. Di questa specificità abbiamo tenuto conto con specifici criteri.

Ma in sostanza come funziona tecnicamente la valutazione?

Noi abbiamo simulato i flussi di traffico attuale facendo una valutazione di quanto è il traffico e in che condizioni scorre in ogni singola strada di Cernusco, vedete che questa simulazione arriva fino anche alla trama viaria più minuta (vedi grafico 2).

Sulla base di questo modello abbiamo costruito 10 indicatori ambientali alcuni dei quali non dipendono direttamente dal traffico, come per esempio i consumi di suolo della rete stradale, o le interferenze con il reticolo idrografico (che peraltro nel corso dell'anno sono state oggetto di miglioramento perché è stato rifatto il ponte di via Roma), od anche la frammentazione di habitat naturali, che assume particolare rilievo proprio nei confronti del SIC Valle del Curone.

Facendo invece riferimento agli impatti generati dal traffico, che è stato valutato non solo nel centro abitato ma in tutto il territorio comunale, ci sono degli indicatori specifici che riguardano l'incidentalità, l'occupazione di spazi urbani, l'invasività delle auto in circolazione o in sosta all'interno delle zone centrali o delle zone residenziali; poi ci sono degli indicatori più strettamente ambientali che sono i consumi energetici e alterazioni climatiche derivanti dalle emissioni di anidride carbonica, inquinamento atmosferico, l'emissione di altri inquinanti di valenza locale come il monossido di carbonio o gli ossidi di azoto e anche l'inquinamento acustico, persino anche

l'inquinamento idrico (le auto inquinano le acque di prima pioggia perché diverse componenti delle auto, gli oli lubrificanti, piuttosto che i copertoni rilasciano metalli pesanti sulla superficie stradale, quando la superficie stradale viene dilavata quelle acque sono inquinate).

Parliamo comunque di fenomeni che a Cernusco sono molto lontani dall'essere preoccupanti, questo per dire che abbiamo scelto 10 indicatori piuttosto anche inusuali per la stesura di un piano del traffico.

La terza parte della VAS descrive gli obiettivi, le strategie e gli interventi del piano perché è fondamentale per la VAS che gli interventi nei risultati attesi siano coerenti con gli obiettivi generali della pianificazione.

In un progetto si possono prevedere con una certa precisione gli impatti perché conosciamo in maniera dettagliata come saranno le cose che andiamo a realizzare, in un piano questa conoscenza è meno dettagliata, mentre in compenso è più forte la parte di integrazione con gli obiettivi programmatici per cui si può anticipare le scelte ambientali facendo delle ponderazioni con altri obiettivi.

Il rapporto contiene pertanto una breve descrizione del piano, molto riassuntiva anche perché la VAS è allegata al piano e quindi chi vuole può leggere il piano. Segue la valutazione dello scenario di piano ove abbiamo simulato, sempre con il modello di traffico, come funziona la rete in presenza degli interventi e abbiamo ricalcolato tutti gli indicatori; questo che vedete è un flussogramma che dice dove ci attendiamo che il traffico aumenti e dove ci attendiamo che diminuisca, allora vedete che in buona sostanza, ci aspettiamo che sia molto efficace nel contenere il fenomeno di fuga in oltre Molgora quindi sulla via Stoppani e via San Dionigi, abbastanza efficace nel contenere il traffico est/ovest lungo il sottopassaggio e via Roma (questo ad onore del vero in ragione delle rotonde sulle provinciali, che consentono di mandare un po' più di traffico in viale Europa e poi vedete che gli interventi di riorganizzazione del centro hanno anche la loro efficacia nel ridurre la loro pressione sulle piazze centrali e anche nel quartiere Oltrestatale, ci attendiamo alcuni effetti positivi in termini di riduzione del traffico per esempio in via Ferrario (vedi grafico 3).

Sono effetti abbastanza modesti perché come sapete il piano non fa delle rivoluzioni; ma sono effetti tendenzialmente positivi e diffusi.

In termini di indicatori di impatto non entro nel merito numerico di tutte le singole situazioni; proverei soltanto a guardare la tabella riassuntiva dei risultati, che ci dice fondamentalmente che questo piano in termini di consumo di suolo prevede un leggerissimo incremento di suolo occupato (riconducibile essenzialmente agli sterri della ciclabile di Montevecchia).

Le interferenze con il reticolo idrografico restano invariate perché il piano non fa assolutamente nulla che abbia attinenza con i quattro ponti che ci sono tra Molgora e Curone, né al Molinazzo né in paese vi è alcun tipo di impatto, mentre ci si attende un leggero peggioramento della frammentazione degli habitat che deriva sia dai consumi di suolo della ciclabile di Montevecchia sia anche dal fatto che l'operazione che facciamo soprattutto alle rotonde tendono a concentrare di più il traffico verso Montevecchia sulla provinciale togliendolo dall'area Orane quindi per scaricare via San Dionigi abbiamo un po' più di traffico al Molinazzo.

Su questo si potrebbe anche stare a sindacare perché poi questo traffico di più vuol dire averne di meno sulla strada che va dalle Orane a Montevecchia quindi questo maggiore impatto locale in territorio di Cernusco Lombardone su un habitat che è il SIC si traduce in un pari minore impatto nel comune vicino; l'impatto complessivo sul SIC è neutro; queste sono le cose che succedono quando si prende un perimetro amministrativo di riferimento, sono comunque tutti effetti molto modesti (vedi grafico 4).

Abbiamo effetti nettamente positivi in termini di occupazione spazio urbano, rischi di incidenti e disturbi visuali che derivano dalla riorganizzazione del sistema della sosta (sui disturbi di visuale abbiamo identificato un'area di particolare pregio monumentale che pesa molto più delle altre: le auto in piazza Vittoria o in piazza San Giovanni hanno un livello di disturbo che non è quello che c'è in zona industriale, quindi su questo si rispecchia soprattutto la politica della sosta); sul rischio incidente e sull'occupazione di spazio urbano invece incidono molto le zone 30, qui a Cernusco non avete un problema enorme di incidentalità ma le situazioni incidentogene che ci sono qua e là come possono essere il semaforo di via Resegone o lo stesso incrocio via C. Porta – via G. Galilei, sono state tutte attentamente trattate; quindi una volta attuato il piano ci si può attendere degli effetti

decisamente positivi. Infine, come vedete il piano comunque consegue dei miglioramenti che possono non essere relevantissimi ma sono comunque significativi in termini di riduzione dei consumi energetici, delle alterazioni climatiche, degli inquinamenti atmosferici e soprattutto direi in termini di riduzione dell'inquinamento acustico.

Questo essenzialmente per due motivi:

- 1- comunque, in presenza di un intenso traffico pesante le rotatorie sulla statale tendono a generare un discreto effetto di riduzione del rumore rispetto al semaforo perché le ripartenze dei camion sono il principale problema di rumore;
- 2- in generale la politica delle zone 30 e la moderazione del traffico mantenendo le velocità più moderate e costanti evita quei comportamenti che sono tipicamente fonte di disturbo quando il traffico è limitato, come il motorino che sgomma piuttosto che l'auto che prende le curve un po' allegramente.

Anche sul livello di inquinamento idrico abbiamo un leggero miglioramento, questo essenzialmente per il fatto che i fenomeni di dilavamento sono mitigati dal concentrare il traffico sulle strade principali per un motivo molto tecnico che non credo sia il caso di spiegare adesso; diciamo soltanto che una strada con un traffico molto rado viene inquinata in maniera più diffusa tanto è vero che sulle autostrade hanno dei sistemi di captazione e depurazione delle acque; quindi è tendenzialmente meglio concentrare il traffico sugli assi principali.

Da tutto questo traiamo una valutazione ponderata e positiva, che è la conclusione della VAS.

Io ho avuto modo poco fa di vedere le note dell'Arpa a cui credo risponderemo formalmente; tengo solo a precisare rispetto a quanto scritto relativamente alla valutazione della componente acustica che nell'ambito della VAS questo fattore di pressione è stato oggetto di simulazioni apposite; calcolando, sulla base dei flussi di traffico simulati, appositi indicatori di impatto, come fatto anche per i consumi energetici, le emissioni atmosferiche e persino per l'inquinamento idrico, cosa che non è usuale in piani del traffico di questo genere.

OLDANI

Volevo dare comunicazione che il giorno 23 settembre 2013, si è riunita la Consulta Urbanistica Lavori Pubblici del comune di Cernusco Lombardone e ieri ho ricevuto dal Presidente di tale consulta la seguente comunicazione di cui do lettura integrale e chiedo che possa essere tenuta agli atti della conferenza di VAS.

“In relazione alla 2^a Conferenza di Valutazione che si terrà domani, mercoledì 25 settembre 2013, la informo che la Consulta "Urbanistica e Lavori Pubblici" si è riunita per discutere la documentazione della Valutazione Ambientale Strategica (VAS) deliberando all'unanimità quanto segue: La Consulta non può esprimere parere alla VAS in quanto ritiene prioritario esprimere il parere definitivo sul Piano Urbano del Traffico al quale la VAS fa riferimento, considerando che tale Piano non è ancora stato sottoposto all'attenzione della Consulta stessa.

La informo che l'esame del PUT è già programmato nella prossima riunione della Consulta, che si terrà martedì 1 ottobre.”

In merito alla comunicazione del Presidente della Consulta Urbanistica e Lavori Pubblici in data 24 settembre 2013, a nome dell'Amministrazione Comunale preciso che la documentazione relativa al Piano Urbano del traffico è stata messa a disposizione del pubblico con avviso in data 22 luglio 2013, sul sito del comune e su quello della regione Lombardia (SIVAS); in particolare questa documentazione contiene il Rapporto Finale parte I QUADRO DIAGNOSTICO – OBIETTIVI E STRATEGIE, il Rapporto Finale parte II INTERVENTI DEL PIANO. Fanno sempre parte di quella documentazione messa a disposizione, la VAS-Rapporto Ambientale, VAS-Sintesi non Tecnica nonché il Regolamento Viario che costituisce un aspetto importante ma non espressamente oggetto di discussione.

Dicevo quindi che questa documentazione, al fine di creare le condizioni affinché il percorso democratico e partecipativo potesse svilupparsi, è stata formalmente messa a disposizione di tutti i Cittadini ed i soggetti interessati e quindi anche dei componenti della Consulta Urbanistica e Lavori Pubblici. Preciso infine che gli aspetti relativi all'organizzazione dei lavori della Consulta sono di sua stretta competenza, non sono in alcun modo definiti o condizionati dall'Amministrazione Comunale. Come già ricordato dal geometra Villa la presentazione in prima battuta del piano

urbano del traffico di cui oggi è in discussione la Vas è stata fatta in un'assemblea pubblica l'11 luglio 2013, la documentazione era anche disponibile presso l'Ufficio Tecnico per chi volesse consultarla o chiederne copia.

In particolare nel merito della questione del documento di VAS portato in Consulta il giorno 23 settembre scorso, segnalo che al punto 3.1 dello stesso sono indicate le strategie che ritengo costituiscano un aspetto rilevante, su cui la consulta si sarebbe comunque potuta esprimere.

DEBERNARDI

Una volta approvato il rapporto ambientale gli elaborati sono pronti per il proseguimento dell'iter, l'approvazione del rapporto ambientale avviene con parere motivato: questa è la valutazione, il piano ha passato la valutazione quindi il piano più la "pagella" del piano denominata VAS va in giunta, la giunta adotta i documenti, che saranno sempre quelli di aprile, a meno che nel parere motivato non si decida di precisare qualche elemento, ma dovrebbero essere elementi di dettaglio procedurale. Quindi la giunta adotta il piano, lo pubblica e si apre la fase di osservazione e controdeduzioni, (30 più 30 giorni), durante la quale tutti i cittadini hanno la possibilità di esprimere nell'interesse pubblico le proprie osservazioni che siano pertinenti ai temi del piano urbano del traffico quindi essenzialmente l'organizzazione degli spazi pubblici.

Noi come estensori del piano collaboreremo con gli uffici tecnici per controdedurre, nel caso di osservazioni accolte il piano verrà emendato, mentre in caso contrario (resterà la motivazione ufficiale per cui le osservazioni sono state respinte).

Infine il piano va in consiglio per quella che, per uno scivolone lessicale della normativa sui piani del traffico, si chiama adozione finale e non approvazione.

A quel punto il piano sarà vigente; circostanza che, a differenza del piano di governo del territorio, è meno rilevante, perché le sue indicazioni sono rivolte essenzialmente all'amministrazione comunale (vi sarete accorti che parte di questo piano è già stata attuata perché gli interventi di via San Dionigi o di via Resegone che sono previsti dal piano sono in funzione da alcuni mesi). Pertanto l'essere vigente del piano urbano del traffico assume rilievo per i singoli cittadini soprattutto per aspetti amministrativi relativi per esempio al regolamento viario.

L'ultimissimo paragrafo del piano, infine, ci sono delle indicazioni legate all'attuazione e al monitoraggio costante del piano.

Leggo adesso che l'Arpa propone addirittura che il monitoraggio del traffico sia fatto tutti gli anni, questo significherebbe che dovremmo già ricominciare..... però è opportuno che soprattutto dopo 5-6 mesi dalla realizzazione di interventi un po' più rilevanti, o comunque a cadenza bi- o triennale venga verificata la situazione in maniera tale da poter verificare che gli obiettivi attesi, siano perseguiti e conseguiti.

È vero che in un comune di piccole dimensioni tutti voi amministratori avete il polso di tante questioni e si vede subito se poi funzionano o no però dal punto di vista formale sia le norme sui piani del traffico sia le norme sulla VAS prevedono che il processo non sia mai finito, che ci sia dopo l'approvazione una fase di continuo monitoraggio e verifica dei risultati conseguiti.

Alle ore 11.15 il Geom. Danilo Villa, nella sua qualità di Responsabile del Servizio Territorio del Comune di Cernusco Lombardone, dichiara la chiusura dei lavori.



IL RESP. SERVIZIO TERRITORIO
(Geom. Danilo Villa)

A handwritten signature in black ink, appearing to be "D. Villa", written over the printed name.

Allegati:

- nota TELECOM ITALIA S.p.A. Prot. n.435796-P del 04.09.2013;
- nota SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA LOMBARDIA Prot. n.11210 del 24.09.2013;
- nota ARPA Lombardia (Dip. di Lecco) Prot. n.2013/0126505 del 24.09.2013.

GRAFICO 1

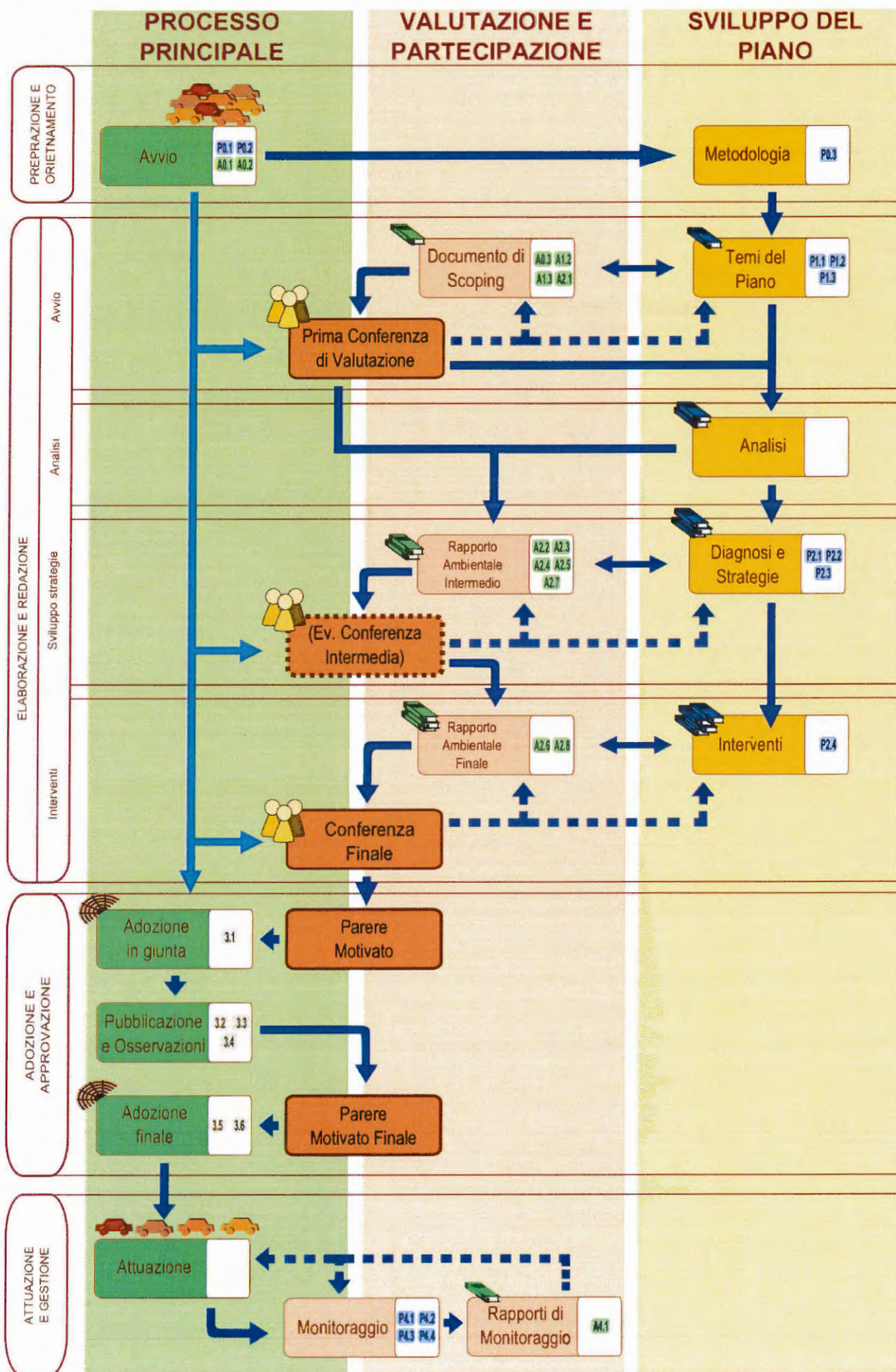


GRAFICO 2



GRAFICO 3

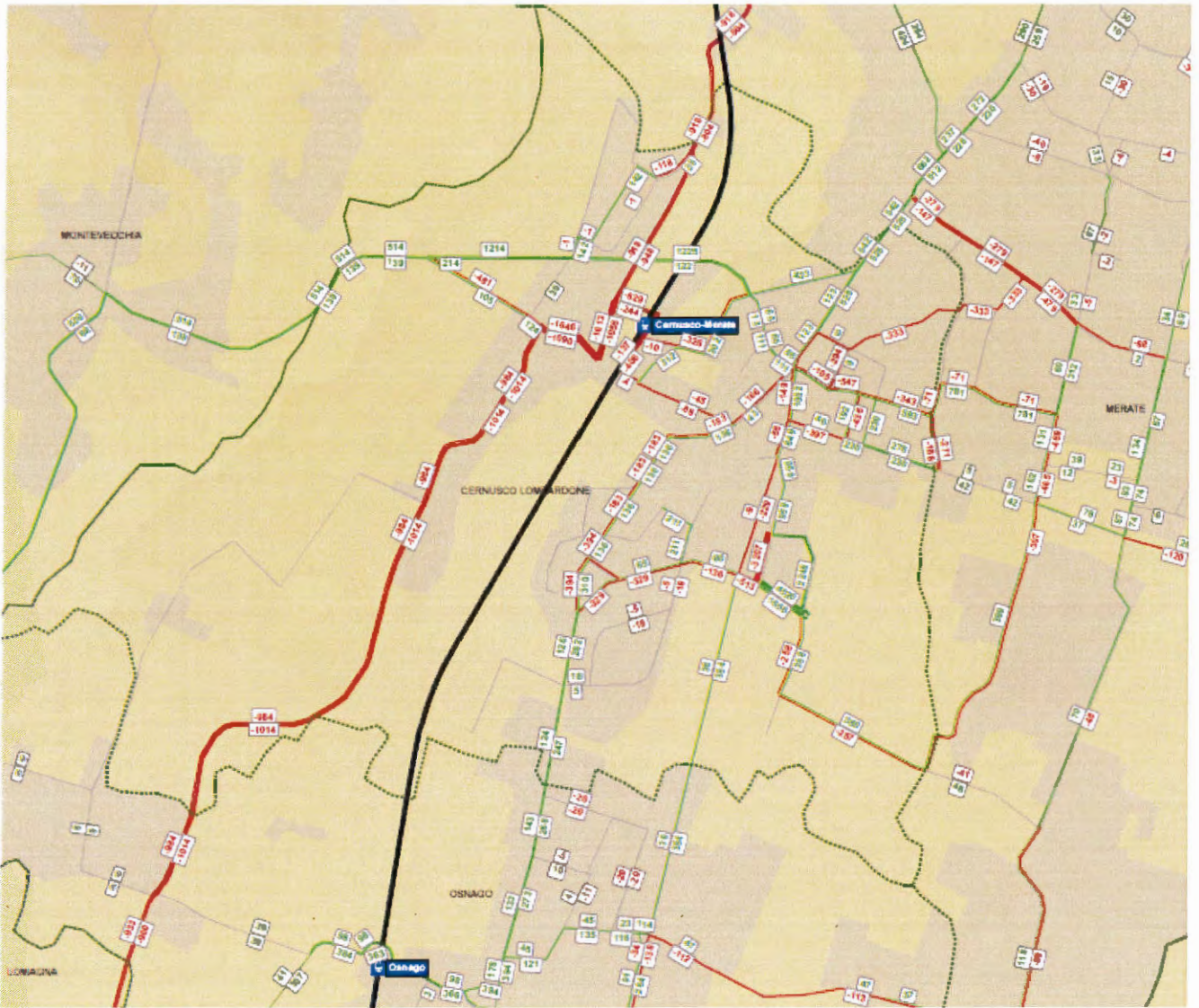


GRAFICO 4

Indicatore d'impatto		u.m.	scenario attuale	scenario di progetto	diff.%	valutazione sintetica
SUO	Consumo di suolo	ha	6,04	6,17	+2,1%	☹️
IDR	Interferenze con il reticolo idrografico	n.	4	4	+0,0%	☹️
ECO	Frammentazione degli habitat	vkm	3.397	3.553	+4,6%	☹️
OCC	Occupazione di spazio urbano	mq/mq	0,139	0,103	-25,5%	😊😊
INC	Rischio d'incidente	n.indice	690234	476925	-30,9%	😊😊
VIS	Disturbo visuale	mch/giorno	30.071	12.155	-59,6%	😊😊
ERG	Consumo energetico	tep/giorno	4,75	4,74	-0,2%	😊
CLI	Alterazione del clima	t CO ₂ /giorno	13,07	13,05	-0,2%	😊
ATM	Inquinamento atmosferico	kg PM/giorno	3,195	3,186	-0,3%	😊
RUM	Inquinamento acustico	W/giorno	132,4	122,5	-7,5%	😊
ACQ	Inquinamento idrico	kg/giorno	238,8	231,1	-3,2%	😊



Telecom Italia S.p.A.

TI - MILANO/UFFICIALE
N: 435796 - P
04/09/2013 Doc. PRINCIPALESpettabile
Comune di Cernusco Lombardone
Piazza Enrico da Cernusco n.1
23870 LECCO LC

Lecco, 04 settembre 2013

VISTO:	
IL SINDACO.....	<i>[Signature]</i>
IL SEGRETARIO.....	<i>[Signature]</i>
L'UFF. SEGRETERIA.....	
PER COMPETENZA	
RESP. SERVIZIO.....	<i>VIVA</i>
COPIA	
ASSESSORE o CONSIGLIERE SINDACO.....	

Oggetto: Valutazione Ambientale Strategica - 2^ conferenza di valutazione .
REDAZIONE PIANO URBANO DEL TRAFFICO+ SECRETARIO
+ ULDRANI

In riferimento alla convocazione di cui all'oggetto, Vi informiamo che non prenderemo parte alla Conferenza indetta per il giorno 25/09/2013, in quanto l'argomento proposto nella stessa non coinvolge la nostra attività .

Restiamo, comunque, a disposizione per ogni eventuale necessità.

Distinti saluti.

Access Operations Area Nord Ovest
Access Operations Line Lombardia Nord
Fulvio Abbate

AOL/LN.ADO

Referente: Gianpietro Casati tel. 0341 486589 cell. 335 7689284 fax 0341 486562



Milano 24.09.2013

Ministero dei beni e delle attività
culturali e del turismo
SOPRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI
DELLA LOMBARDIA

Via E. De Amicis 11
20123 - MILANO
tel. 02 89400555 - fax. 02 89404430

e-mail <sba-lom@beniculturali.it>
PEC <mbac-sba-lom@mailcent.pec.beniculturali.it>

Al Comune di Cernusco Lombardone
Piazza Enrico da Cernusco, 1
23870 CERNUSCO LOMBARDONE (LC)
e-mail:
amministrazione@comune.cernuscolombardone.lc.it

VISTO:	
L. SINDACO.....	
CONSIGLIERE.....	
L'UFF. SEGRETERIA.....	
PER COMPETENZA	
RESP. SERVIZIO.....	
COPIA	
CONSIGLIERE.....	
PEVA.....	
QUADRI.....	

e p.c. Soprintendenza per i BAeP
Piazza Duomo, 14
20123 MILANO
e-mail: sbap-mi@beniculturali.it

Prot. n. M 210

Risposta a prot. del

OGGETTO: (LC) CERNUSCO LOMBARDONE, Redazione Piano Urbano del Traffico. Valutazione Ambientale Strategica – Convocazione II Conferenza di Valutazione (25/9/2013). **Parere di competenza con prescrizioni.**

In relazione alla convocazione in oggetto, prot. 5733 del 16/7/2013, acquisita agli atti di questo Ufficio con prot. 9098 del 26/7/2013, si comunica quanto segue.

Dall'analisi della documentazione di valutazione proposta si evince che il PUT prevede la realizzazione di opere atte a regolamentare e ottimizzare la situazione del traffico veicolare nell'area del Comune anche attraverso opere che interessano il sottosuolo, consistenti, queste ultime, nella realizzazione di parcheggi e di strade ciclopeditoni e pedonali, nonché nella messa in sicurezza di nodi stradali.

Il territorio del Comune di Cernusco Lombardone è interessato da rinvenimenti archeologici, non sempre posizionabili con sicurezza, e databili, ove possibile, ad epoca pre-protostorica e romana (cunicolo ed acciottolato stradale, in loc. Molinazzo; livello di frequentazione protostorica, databile all'Età del Bronzo Finale o alla Prima Età del Ferro, tra le loc. Molinazzo e Ronco; manufatti di età romana, in loc. Cavigliolo, sul pianoro tra i fiumi Molgora a est e Curone a ovest).

Pertanto questa Soprintendenza, per quanto di competenza, esprime un parere di massima favorevole al progetto nelle sue linee generali, i cui singoli interventi dovranno però essere valutati su progetto specifico, che dovrà essere sottoposto a questo Ufficio.

Inoltre, ricorda la prescrizione generale relativa ai lavori edili, secondo la quale

- nell'ambito del territorio comunale, all'interno dell'area del centro storico e dei nuclei di antica formazione e all'interno e in prossimità di chiese ed edifici storici isolati, nonché lungo percorsi storici, qualora gli interventi edilizi di qualunque genere comportino scavo, è necessario far eseguire una valutazione del rischio archeologico in sede di progetto preliminare (anche nel caso di lavori privati). Inoltre, nelle aree a rischio archeologico, in una fascia compresa entro i cento metri dalle stesse (aree ad alto e medio rischio archeologico), vi è l'obbligo di invio del progetto dell'intervento, per acquisizione preventiva del parere di competenza, alla Soprintendenza per i Beni Archeologici da parte di soggetti sia pubblici sia privati nel caso di interventi nel sottosuolo di qualsiasi natura. Nel resto del territorio comunale, ovvero in aree a basso rischio archeologico, ai sensi del DLgs 163/2006 artt. 95 e 96 e del DLgs. 42/2004 art. 28, comma 4, obbligo di invio dei progetti riguardanti lavori pubblici o di interesse pubblico alla Soprintendenza per i Beni Archeologici nel caso di interventi nel sottosuolo di qualsiasi natura ed entità (ad esempio, strade e infrastrutture, opere di urbanizzazione, bonifiche agrarie, costruzioni edilizie di qualsiasi natura). Per interventi a committenza privata di grande impatto sul sottosuolo (ad esempio, lottizzazioni di edilizia residenziale e industriale; impianti di energie alternative; trasformazioni agricole), è necessario acquisire il parere preventivo della Soprintendenza per i Beni Archeologici.

Si resta a disposizione per eventuali precisazioni e chiarimenti.

Il Soprintendente
dott.ssa Raffaella POGGIANI KELLER

Amministrazione Cernusco

Da: sba-lom [sba-lom@beniculturali.it]

Inviato: martedì 24 settembre 2013 12.44

A: amministrazione@comune.cernusco Lombardone.lc.it; sbap-mi@beniculturali.it

Oggetto: Cernusco Lombardone (LC) - conferenza di valutazione 25.9.2013 - parere di competenza con prescrizioni

Allegati: CERNUSCO LOMBARDONE (LC).pdf

Si allega nota prot. 11210 del 24.9.2013 relativa all'oggetto .

Soprintendenza per i Beni Archeologici della Lombardia

tel. 02.89400555 - fax 02.89404430

e-mail : sba-lom@beniculturali.it

Pec : mbac-sba-lom@mailcert.beniculturali.it

comune.cernuscolombardone@pec.regione.lombardia.

Comune di Cernusco Lomb.



PROTOCOLLO GENERALE
Nr.0007165 Data 24/09/2013
Tit. 06.01 Arrivo

Da: dipartimentolecco.arpa@pec.regione.lombardia.it
Inviato: 24/09/2013 15:47:59 Priorità: Indefinita
A: comune.cernuscolombardone@pec.regione.lombardia.it
CC:

Oggetto: COMUNE DI CERNUSCO LOMBARDONE - REDAZIONE PIANO URBANO DEL TRAFFICO. VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA. II° CONFERENZA DI VERIFICA E DI VALUTAZIONE

Allegati: postacert.eml daticert.xml smime.p7s

Testo:

AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE AGENZIA REGIONALE PER LA PROTEZIONE DELL'AMBIENTE
 Nostri riferimenti interni: Protocollo numero arpa_mi.2013.0126505 del 24/09/2013 15:47
 Firmato digitalmente da MAURIZIO MAIERNA Elenco allegati: Comunicazione Elettronica Firmata.pdf.p7m
 Parere PUT.pdf ----- I
 documenti allegati alla presente e-mail con estensione .p7m (formato PKCS#7) sono firmati digitalmente in
 conformità al DPCM 13/01/2004 e Delib. CNIPA 4/2005. Per visualizzare, stampare, esportarne il contenuto
 e per verificarne la firma è necessario disporre di uno specifico software. Un elenco dei software di verifica
 disponibili gratuitamente per uso personale è presente al seguente indirizzo:
<http://www.digitpa.gov.it/principali-attivita%3%A0/software-di-verifica-della-firma-digitale> -----

VISTO:

IL SINDACO.....
 IL SEGRETARIO.....
 L'UFF. SEGRETERIA.....
PER COMPETENZA
 RESP. SERVIZIO *VIVA*.....
COPIA
 ASSESSORE o CONSIGLIERE... *SINDACO*.....
PELLI - GIOANI



Agenzia Regionale
per la Protezione dell'Ambiente
della Lombardia

U.O. MONITORAGGI E VALUTAZIONI AMBIENTALI

OGGETTO: Comune di Cernusco Lombardone – Redazione Piano Urbano del Traffico. Valutazione Ambientale Strategica. II° conferenza di verifica e di valutazione: fase di orientamento e impostazione.

In relazione alla richiesta di cui all'oggetto, pervenuta da Codesta Amministrazione con comunicazione indicata ai riferimenti, si formulano di seguito le seguenti considerazioni:

Quadro normativo e metodologico del Processo di VAS

Il rapporto preliminare inquadra gli aspetti normativi, evidenziando la scelta dell'Amministrazione di voler procedere alla redazione del Piano senza che questo derivi da un obbligo formale. Anche dal punto di vista metodologico è rappresentato con dettaglio l'iter procedurale previsto, con la dovuta integrazione con lo strumento della V.A.S. cui è assegnato un ruolo chiave nella comparazione delle strategie, oltre che di sistema partecipativo.

Coerenza del Piano

a) Coerenza esterna

Si ritiene debba essere approfonditamente verificata la coerenza del Piano Urbano del Traffico con i piani sovraordinati. La mobilità, proprio per le sue caratteristiche intrinseche, può coinvolgere contesti che molto spesso non sono riconducibili ad ambito esclusivamente locale e, viceversa, interventi localizzati sul territorio possono dare luogo ad impatti in ambito esteso oltre il territorio comunale. Proprio nel caso di Cernusco Lombardone il principale nodo viario è definito nel rapporto preliminare di "rilevo sovracomunale" e a tale nodo la Provincia di Lecco ha dedicato uno specifico progetto preliminare.

Si ritiene comunque che debba essere valutata anche l'interazione del Piano in oggetto almeno con i seguenti piani sovraordinati (elenco non esaustivo, a titolo d'indicazione): Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Lecco (PTCP), Piano Territoriale Regionale (PTR.), Piano Energetico Regionale (PER), Piano Energetico Provinciale (PEP), Piano Provinciale Rete Ciclabile (PPRC), Piano Regionale Qualità dell'Aria (PRQA), Rete Ecologica Regionale e Provinciale, Piano Provinciale di Indirizzo Forestale, PTC del Parco di Montevecchia e della Valle del Curone, Piano di Zonizzazione Acustica comunale (agli atti del Dipartimento risulta vigente quello approvato con D.C.C. n° 15 del 30/06/2004), Piano di Emergenza Intercomunale sottoscritto a seguito dell'accordo di programma tra il Presidente del Parco Regionale di Montevecchia e Valle del Curone (ente capofila) ed i Sindaci rappresentanti dei comuni di Cernusco Lombardone, Lomagna, Montevecchia, Perego, Sirtori, Viganò, Olgiate Molgora, Osnago, Rovagnate.

b) Coerenza interna

Si ritiene che debba essere svolta l'analisi finalizzata a verificare la rispondenza tra gli obiettivi del piano e le azioni che li perseguono. Dall'analisi della coerenza interna (verificata anche attraverso sistemi di tabelle e matrici) deve essere così possibile ricondurre le azioni proposte dal Piano agli obiettivi e, a ritroso, ai temi prioritari, in maniera tale da valutare la rispondenza degli indicatori



Agenzia Regionale
per la Protezione dell'Ambiente
della Lombardia

Dipartimento di Lecco

U.O. MONITORAGGI E VALUTAZIONI AMBIENTALI

proposti per la valutazione degli effetti del Piano e agevolare l'organizzazione del sistema di monitoraggio.

Valutazione degli impatti sull'ambiente delle azioni di Piano.

Analisi delle alternative di Piano.

L'allegato VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/06 stabilisce che nel rapporto ambientale si debbano evidenziare in sintesi le ragioni delle scelte di Piano, rapportandole con l'esame di ipotesi alternative. Quest'analisi non risulta essere stata effettuata. Si propone d'integrare il rapporto ambientale con l'analisi di adeguate ipotesi alternative per le azioni più critiche.

Valutazione degli impatti

L'allegato VI alla parte seconda del D. Lgs. 152/06 individua i contenuti obbligatori del rapporto ambientale. Esso stabilisce che nel rapporto ambientale debbano essere valutati tutti i possibili impatti sull'ambiente delle azioni di piano comprensivi di quelli secondari, cumulativi, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei, positivi e negativi.

Nell'ambito del rapporto ambientale del PUT le valutazioni sui possibili effetti delle azioni di Piano appaiono non sempre supportate da analisi di simulazione e dati previsionali e, di conseguenza, poco circostanziate (in particolare rispetto alla componente acustica).

L'assenza di un'attenta valutazione degli impatti risulta ovviamente poco accettabile soprattutto per le azioni di piano ove sono stati previsti impatti negativi e per le azioni di Piano per cui esistono criticità.

Si rammenta che, in base al D. Lgs. n.285 del 30/04/1992 e s.m.i., i Piani Urbani del Traffico devono essere finalizzati ad ottenere il miglioramento delle condizioni di circolazione e della sicurezza stradale, la riduzione degli inquinamenti acustico ed atmosferico ed il risparmio energetico.

Nel rapporto ambientale nulla viene esplicitato in merito al clima acustico o rimandato all'interno della revisione eventuale della zonizzazione acustica.

L'art. 13 comma 2 della L.R. 13/2001 in materia di rumore stabilisce in modo puntuale quanto deve essere contenuto nei Piani Urbani del Traffico con particolare riferimento alla lettera c) la quale prevede che nel PUT debba esserci " *l'indicazione del programma e delle modalità delle verifiche da realizzare per la determinazione degli effetti sull'inquinamento acustico conseguenti a modifiche della viabilità...*" e alla lettera d) la quale prevede la realizzazione di banche dati per descrivere l'evoluzione nel tempo dei flussi di traffico e dei livelli di rumore ad esso associati (es. a titolo di esempio si evidenzia la criticità determinata dalla proposta di area di parcheggio interrato Parco Mercurio e l'introduzione di nuove riserve di sosta a supporto del nucleo storico e dell'area del centro sportivo, che determineranno un incremento del traffico veicolare locale).

Il piano di zonizzazione acustica vigente deve essere aggiornato recependo le fasce di pertinenza acustica delle strade, previste dal DPR 142/2004, da riportare sulle tavole di azionamento. La classificazione delle strade deve essere verificata con l'Ente gestore di tale infrastruttura.

L'ampiezza della fascia di pertinenza acustica di una strada è importante per gli obblighi previsti all'art. 6 e 8 del DPR 142/2004

In particolare si dovrà verificare l'assenza di aree in classe I nelle suddette fasce, come previsto all'art. 2 comma 3 lettera d della L.R. n. 13/2001



Agenzia Regionale
per la Protezione dell'Ambiente
della Lombardia

ARPA Dipartimento di Lecco

U.O. MONITORAGGI E VALUTAZIONI AMBIENTALI

Nella documentazione presentata è indicato il livello di potenza sonora media previsto lungo i vari assi viari: al fine di indicare al Comune – ente deputato al controllo e alla vigilanza dell'inquinamento acustico - l'eventuale necessità di piani di contenimento ed abbattimento del rumore prodotto dalle infrastrutture stradali ai sensi dell'art. 9 della L.R. n. 13/2001, è necessario che sia fornita anche una stima/misurazione dei livelli equivalenti del rumore diurno e notturno in corrispondenza di alcuni recettori, con particolare attenzione agli edifici prospicienti le strade e agli edifici sensibili (scuole, case di cura, case di riposo). Il nuovo PUT deve, infatti, tenere in considerazione anche eventuali criticità acustiche attualmente presenti; nonché la modifica dello stesso in relazione a quanto previsto dalla proposta di PUT (art. 13 c. 2 lettera a) della L. 13/2001 e s.m.i.).

Si fa osservare che anche per le strade di tipo E e F è prevista una fascia di pertinenza acustica (tabella 2 del DPR 142/2004) e per tali strade valgono i limiti di immissione sonora previsti dal piano di zonizzazione acustica: particolare attenzione dovrà essere prestata pertanto alle strade ricadenti in classi I e II (esempio Via per Ca' Franca/Via San Dionigi) o prospicienti ad edifici ricadenti in tali classi.

Si propone pertanto di procedere alla valutazione degli impatti di tutte le azioni di Piano, che implicano modifiche alla viabilità e alla sosta degli automezzi, sulla qualità dell'aria e sui livelli di rumore *mediante l'utilizzo di modelli di simulazione adeguati che consentano la stima dei livelli attesi di rumore e di concentrazione degli inquinanti atmosferici, a seguito realizzazione di queste opere/azioni progettuali.* Tale descrizione modellistica dovrà fornire elementi di valutazione dell'efficacia delle azioni.

Si propone di effettuare la valutazione mediante modelli di simulazione anche per le alternative di Piano che dovranno essere prese in esame.

Presenza di Aree Protette (SIC) e altri vincoli

La realizzazione degli interventi è condizionata dalla presenza, sul territorio, di vincoli ambientali, così sintetizzati: Parchi e aree protette (Parco di Montevocchia e Valle del Curone - Sito di Interesse Comunitario - SIC), Fascia di rispetto punti di captazione idrica, Fascia di rispetto oleodotti, fascia di rispetto ferroviaria, Fascia di rispetto cimiteriale, Classe di fattibilità geologica. Tali vincoli dovranno essere valutati e riportati anche su adeguata cartografia.

In particolare si evidenzia la necessità di analizzare come i flussi di mobilità interessano la porzione di territorio del SIC coinvolto e quanto indicato all'art. 30 delle NTA del PTC del Parco.

In merito al risparmio energetico, obiettivo anch'esso del piano, si ricorda che l'illuminazione di strade, e altri luoghi pubblici contribuisce al benessere collettivo da più punti di vista. Una buona illuminazione incrementa la sicurezza di automobilisti, motociclisti, ciclisti e pedoni aumentando la visibilità dei percorsi e riducendo le possibilità di incidenti.

Tuttavia, in un'ottica di risparmio energetico è indispensabile verificare e quantificare il grado d'illuminazione e la tipologia degli illuminanti in relazione alle strade e luoghi pubblici, privilegiando impianti di illuminazione esterna realizzati in conformità ai criteri tecnici definiti dall'art. 6 LR 17/2000 e s.m.i.. Si ricorda che ai sensi della LR 17/2000, i Piani di Illuminazione del territorio comunale sono finalizzati a censire la consistenza e lo stato di manutenzione dei punti luce presenti sul territorio e di disciplinare le nuove installazioni, e che tale piano dovrebbe necessariamente interagire con il PUT.

Mobilità ciclabile



Agenzia Regionale
per la Protezione dell'Ambiente
della Lombardia

Dipartimento di Lecco

U.O. MONITORAGGI E VALUTAZIONI AMBIENTALI

Si prende atto che è stata effettuata una ricognizione delle diverse aste di completamento della rete ciclabile esistente. Si segnala l'opportunità di considerare l'importanza di realizzare i nuovi percorsi ciclabili non solo concepiti funzionalmente al tempo libero ma anche quale reale alternativa alla mobilità urbana su gomma.

Misure di mitigazione.

Nel rapporto ambientale devono essere contemplate le misure previste per impedire, ridurre e compensare, nel modo più completo possibile, gli eventuali impatti negativi significativi sull'ambiente delle azioni di Piano (cfr. allegato VI alla parte seconda del D.Lgs. 152/06 e s.m.i.). Si sottolinea che, il raggiungimento degli obiettivi di recupero e di miglioramento ambientale, viene perseguito, a corredo degli interventi propri del Piano, anche attraverso congrue opere di arredo urbano (sistemazioni a verde, tipi specifici di materiali per le pavimentazioni, illuminazioni diversificate, attrezzature per il miglioramento degli ambienti stradali, ecc.). A tal proposito si suggerisce di individuare, a corredo degli interventi, anche misure mitigative o compensative degli eventuali effetti negativi derivanti dall'attuazione del PUT.

Monitoraggio

In merito al sistema di monitoraggio si ricorda che il suo obiettivo è la rappresentazione dell'evoluzione dello stato del territorio e dell'attuazione delle azioni del Piano, consentendo, di conseguenza, la valutazione del raggiungimento degli obiettivi, il controllo degli effetti indotti, l'eventuale attivazione di misure correttive e il riorientamento/aggiornamento del piano.

Un sistema di monitoraggio ben strutturato comprende informazioni circa gli elementi misurati (indicatori) e le modalità di comunicazione. Per ciascun indicatore devono essere verificate:

- la coerenza con gli obiettivi e le azioni di piano;
- la presenza di eventuali "traguardi" da raggiungere;
- la definizione precisa di ciò che è misurato;
- la definizione delle unità di misura;
- l'elencazione delle fonti di reperimento dei dati necessari al calcolo degli indicatori;
- l'eventuale coinvolgimento di soggetti esterni all'ente estensore del piano.

Oltre ad una definizione precisa degli indicatori, il sistema di monitoraggio si avvalora con la previsione di momenti di comunicazione e reporting ambientale periodico dei risultati.

Si segnala inoltre che, il Piano dovrebbe individuare "le responsabilità e la sussistenza delle risorse necessarie per la realizzazione e gestione del monitoraggio".

Onde rendere più efficace il monitoraggio delle conseguenze delle azioni di Piano sul traffico cittadino e sull'ambiente si propone di aggiungere tra gli indicatori ambientali prioritari indicatori relativi al monitoraggio dei flussi di traffico (possibilmente sulle stesse vie dove sono stati monitorati i flussi ante-operam e negli stessi periodi) e di determinare per essi, compatibilmente con la sostenibilità dei costi, una cadenza almeno annuale di rilevamento.

Ciò al fine di monitorare effettivamente eventuali decrementi dei flussi e tendere all'obiettivo di avere un quadro il più preciso possibile dell'efficacia delle azioni che saranno poste in essere per il potenziamento dell'interscambio e della mobilità ciclabile.



Agenzia Regionale
per la Protezione dell'Ambiente
della Lombardia

Dipartimento di Lecco

U.O. MONITORAGGI E VALUTAZIONI AMBIENTALI

Il monitoraggio del numero di opere realizzate (piste ciclabili, etc.) può infatti non servire per conoscere l'utilizzo che successivamente si concretizza di queste opere.

Anche il monitoraggio della qualità dell'aria, se pur importante, non può essere direttamente indicativo di una modifica delle abitudini di spostamento e/o di una diminuzione dei flussi in quanto lo stato della qualità dell'aria non dipende esclusivamente dal fattore traffico veicolare ma dipende da molteplici fattori (condizioni meteo-climatiche, riscaldamento civile e industriale, attività industriale in genere, etc.).

IL TECNICO
per la Prevenzione nell'ambiente

(P.I. Antonio Carozzo)

IL DIRIGENTE DELLA U.O. M.V.A.
(Dott. Maurizio Maierna)

Pratica n. 2013.6.41.17 / 6.3
(Da riportare nella risposta)

Spettabile

Comune di Cernusco Lombardone

Piazza Enrico Da Cernusco N. 1

23870 CERNUSCO LOMBARDONE (LC)

Email:

comune.cernuscolombardone@pec.regione.lombardia.it

**Oggetto : Comune di Cernusco Lombardone – Redazione Piano Urbano del Traffico.
Valutazione Ambientale Strategica. II° conferenza di verifica e di valutazione**

Riferimento: nota prot. n° 5733 del 16/07/2013, agli atti ARPA prot. n° 101622 del 24/07/2013

Con riferimento alla nota ai riferimenti esaminata la documentazione inoltrata, si trasmette il parere formulato da questa *Agenzia Regionale Protezione Ambiente*, per gli aspetti strettamente legati alla tutela e salvaguardia dell'ambiente.

Distinti saluti,

Il Dirigente di UO
Monitoraggi e Valutazioni Ambientali
(Dott. Maurizio Maierna)

Allegati:

File Parere PUT.pdf

Responsabile del procedimento: Dott. Maurizio Maierna Tel 0341.266854 - fax 0341/266853



Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente

Dipartimento di Lecco

U.O. Monitoraggi e Valutazioni Ambientali

Responsabile dell'istruttoria: p.i. Antonio Carlozzo e p.i. Airoidi Antonella Tel 0341.266894 - fax 0341/266853

Dipartimento di Lecco: via I Maggio, n. 21/B – 23948 OGGIONO (LC)
tel.: 0341 266800 fax: 0341 266853 - e-mail: arpalecco@arpalombardia.it PEC:
dipartimentolecco.arpa@pec.regione.lombardia.it



UNI EN ISO 9001:2008
Certificato n.9175.ARPL