

INDICE

PREMESSA	3
1. IL PERCORSO che ha portato al Programma Integrato di Intervento	4
1.1 L'ACCESSIBILITÀ AL COMPARTO secondo lo studio del Parco regionale della valle del Lambro (2009).....	8
1.2 GLI SCENARI POSSIBILI.....	10
2. INTEGRAZIONI A SEGUITO DELL'INCONTRO DEL 20/09/2013	11
2.1 LA VIA DEI MULINI COME SCELTA OBBLIGATA.....	11
2.2 VIABILITÀ E TRAFFICO VEICOLARE: INTEGRAZIONI.....	12
2.3 LA STRADA PROVINCIALE 155.....	16
3. CONSIDERAZIONI	18
4. IL PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO “OGGI”	21
5. PROGETTO ATTUATIVO UNITARIO	23
6. AUTORI	24

Premessa

Il presente documento integrativo al Rapporto Ambientale illustra il percorso che ha portato alla proposta oggetto del processo di VAS.

Non sono intervenute modifiche al Rapporto Ambientale, bensì integrazioni a supporto dei relativi contenuti. Non si procede quindi alla convocazione di una terza Conferenza di Valutazione, ma alla CONCLUSIONE della seconda Conferenza di Valutazione.

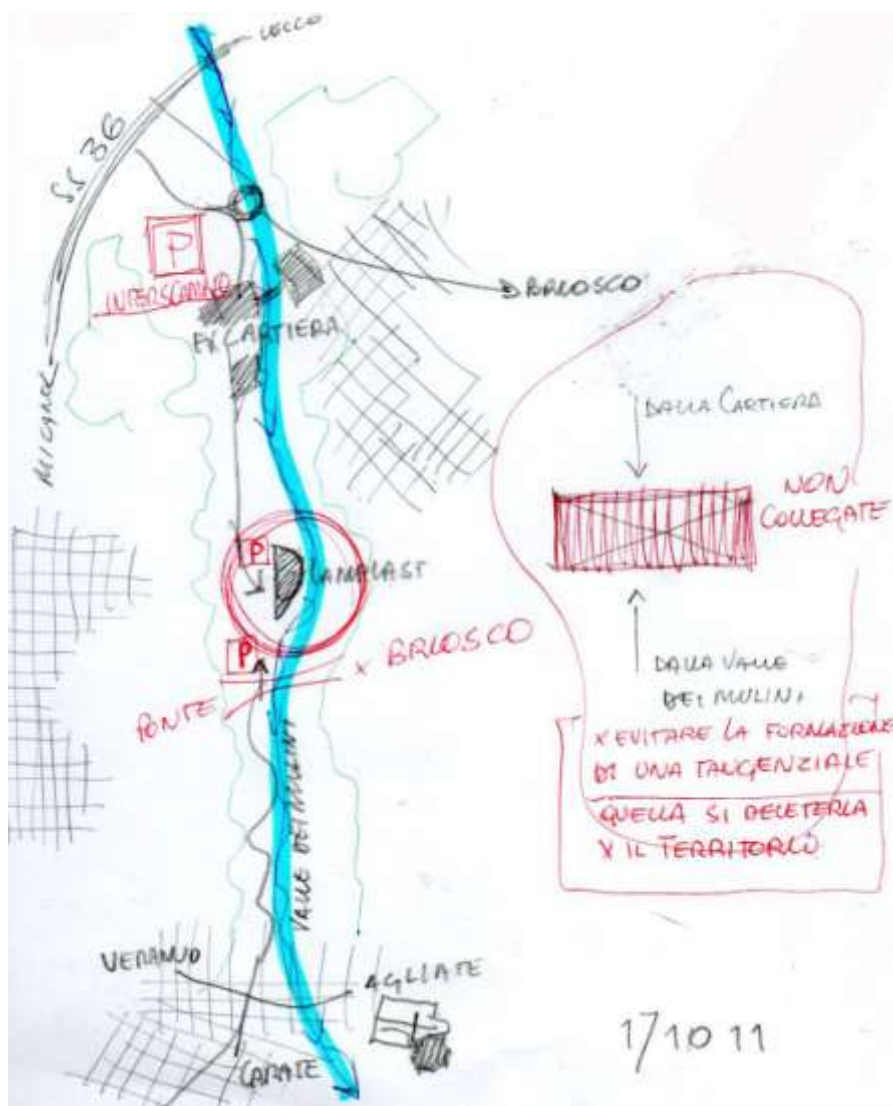
L'assoggettamento a VAS dell'ambito di trasformazione TR1b è una scelta dell'Amministrazione Comunale.

In proposito, in sede di prima seduta della seconda conferenza di Valutazione Ambientale Strategica la Provincia di Monza e Brianza non ha espresso "formale parere" in quanto il PII è conforme al PGT. Il contributo della Provincia è comunque tenuto in considerazione nel procedimento di Valutazione.

1 Il percorso che ha portato al Programma Integrato di Intervento

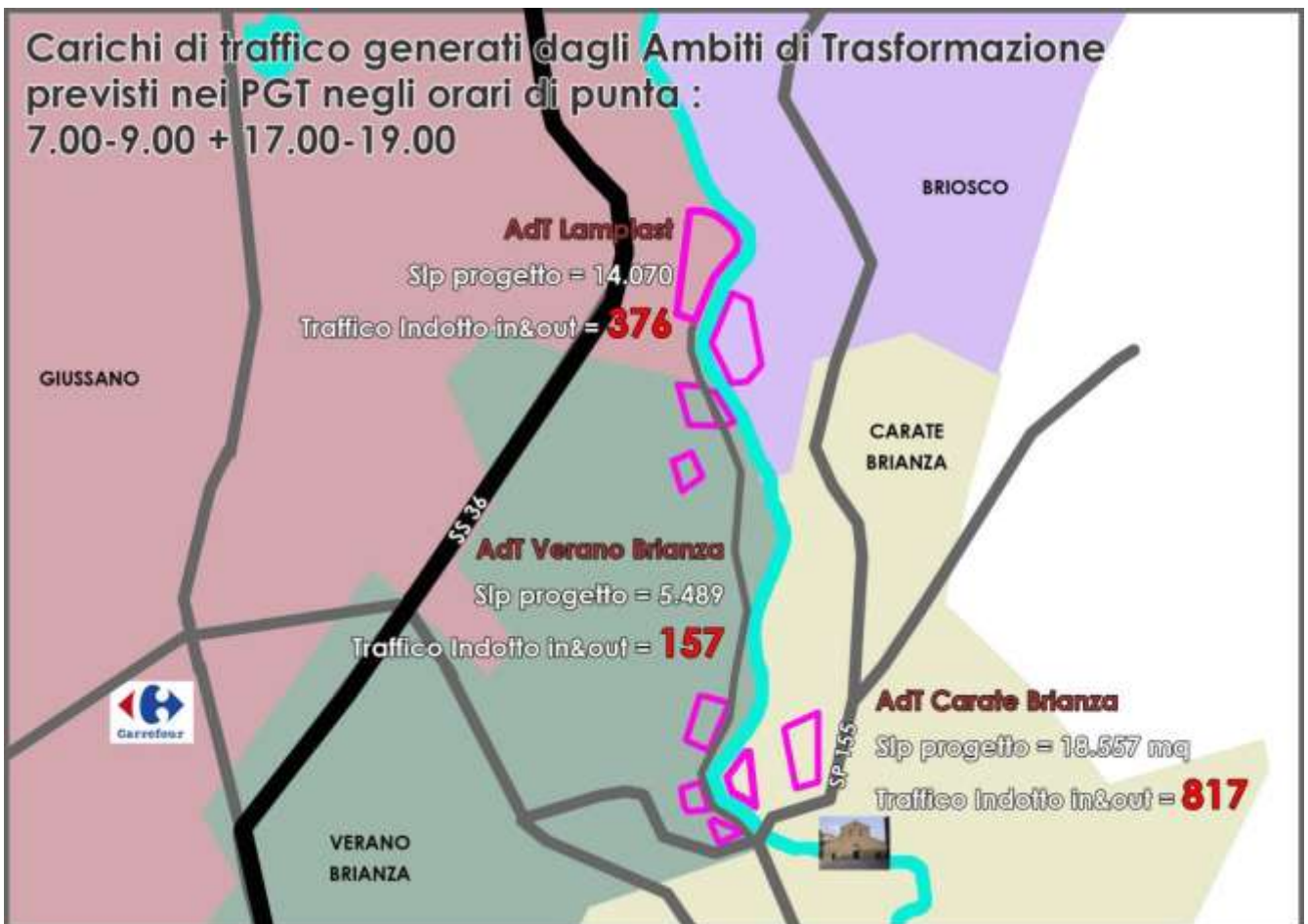
Considerata la localizzazione del comparto LAMPLAST, analizzate le previsioni degli strumenti di pianificazione dei Comuni di Giussano, Briosco, Verano Brianza, Carate Brianza, al momento degli studi preliminari, si era ipotizzata la procedura di un Accordo di Programma per la ricerca di una soluzione condivisa.

Alcuni incontri promossi da Regione Lombardia, interessata alla soluzione possibile di alcune problematiche del territorio (dissesto idrogeologico SS 36, ex Cartiera, nuovo svincolo Giussano-Briosco-Arosio, LAMPLAST – Molino Principe, via dei Mulini, via Viganò – Tr1a) non hanno dato i risultati sperati, che avrebbero dovuto portare ad un “ACCORDO DI PROGRAMMA” tra privati ed enti pubblici interessati.

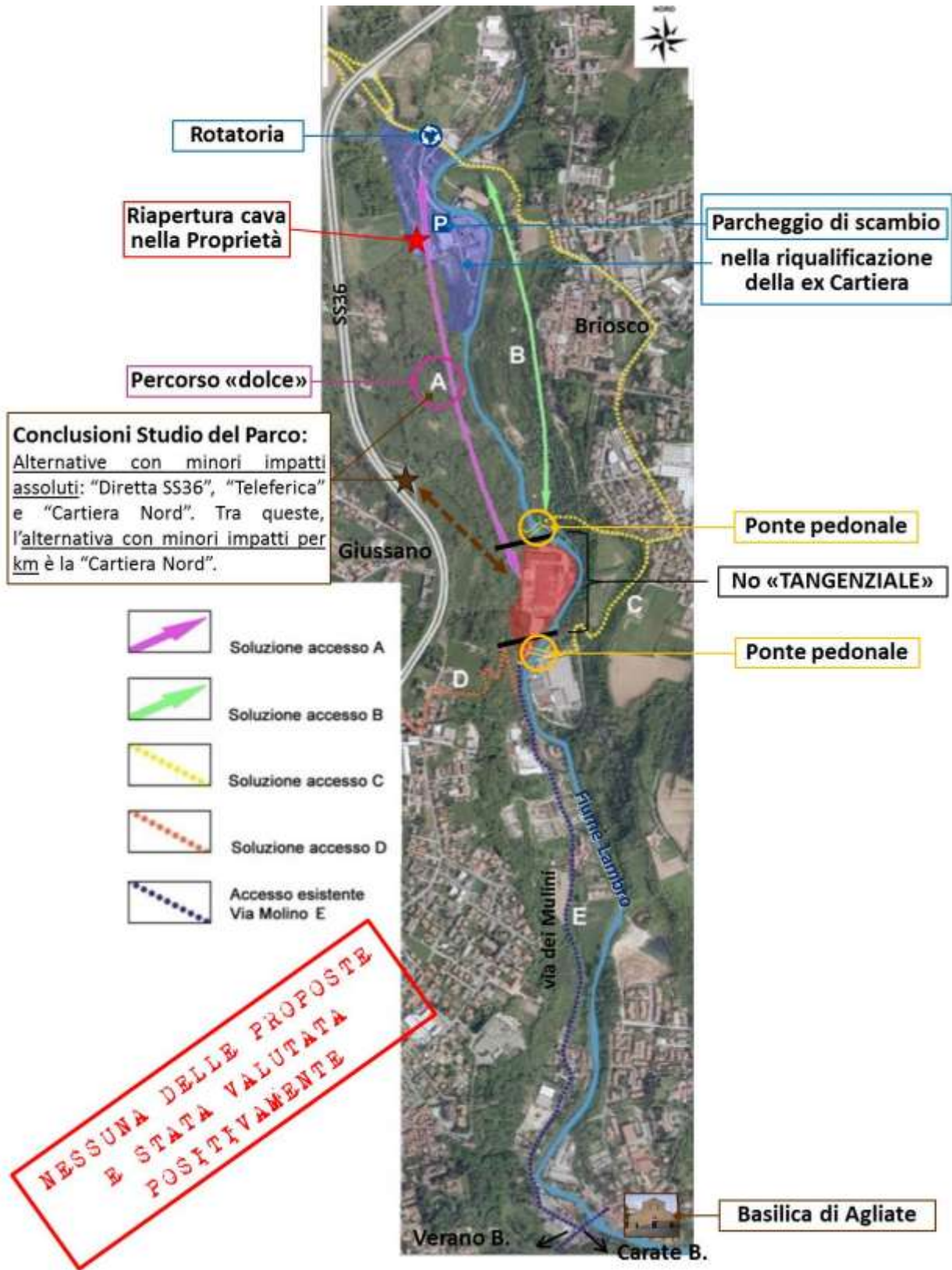


Diapositiva 1 – Schizzo progettuale relativo all'Accordo di Programma del 17 ottobre 2011

Nella diapositiva seguente viene focalizzata l'attenzione sulle trasformazioni previste dagli strumenti di pianificazione comunali vigenti (PGT di Giussano, Verano Brianza, Carate Brianza) insistenti sulla di via dei Mulini o in aree limitrofe. L'intenzione di affrontare in modo risolutivo tale criticità ha portato ad individuare dapprima le potenzialità derivanti dalla promozione di un Accordo di Programma e, in seconda battuta (come si vedrà successivamente nelle diapositive n. 1bis, 2 e 3), a ipotizzare forme di accessibilità e mobilità alternative.

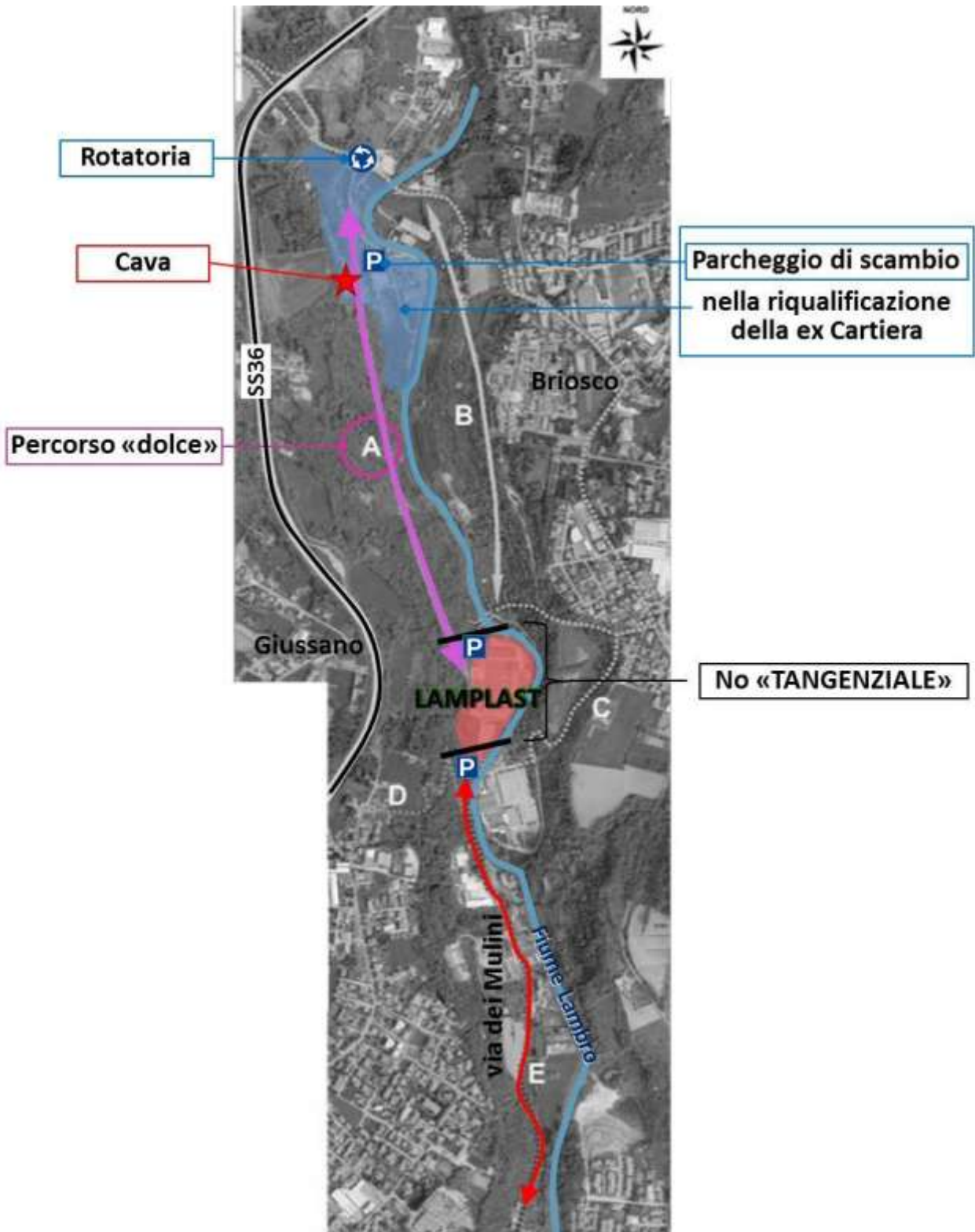


Diapositiva n. 1bis – Criticità a carico di via dei Mulini derivante dalle trasformazioni previste dagli strumenti di pianificazione comunale vigenti



Diapositiva 2 – Soluzioni di accesso al comparto ipotizzate e aspetti significativi

L'ACCESSO DIRETTO DALLA SS36 IMMAGINATO NELL'ACCORDO DI PROGRAMMA



Diapositiva 3 – L'Accordo di Programma

1.1 L'accessibilità al comparto secondo lo studio del Parco regionale della Valle del Lambro (2009)

Lo Studio e valutazione di impatto sul territorio per alternative riguardanti la fase di movimentazione merci (in & out) del sito produttivo "LAMPLAST" in frazione Molino Principe, Giussano (Rev 01 Novembre 2009) – Progetto sostenuto dal Consorzio Parco regionale della Valle del Lambro con la collaborazione di Paideia s.a.s., ha esaminato molteplici soluzioni viabilistiche (tabella sottostante) al fine di ridurre gli impatti generati dal traffico di mezzi pesanti sulla via dei Mulini.

In base alle analisi condotte non sono state individuate soluzioni soddisfacenti, sebbene nella fase di analisi degli impatti assoluti (basata sull'impiego di indicatori e pesi adottati dai Portatori di Interessi) le soluzioni meno impattanti siano state rispettivamente la n. 5 "Diretta SS36", la n. 6 "Cartiera Nord" e la n. 7 "Teleferica".

N.	Nome	Sintesi delle caratteristiche	km
1	"Briosco"	Realizzazione ponte in prossimità della Tintoria Moretti e indirizzamento del traffico attraverso viabilità Comune di Briosco.	3
2	"Carate"	Gestione e controllo dell'attuale traffico di via dei Mulini e collegamento con svincolo SS36 "Carate Seregno".	5,8
3	"Verano"	Gestione e controllo dell'attuale traffico di via dei Mulini e collegamento con svincolo SS36 "Verano-Paina".	5,2
4	"Giussano"	Gestione e controllo dell'attuale traffico di via dei Mulini e collegamento con svincolo SS36 "Robbiano".	5,2
5	"Diretta SS36"	Realizzazione di un nuovo percorso di collegamento diretto tra l'azienda e la SS36 all'altezza dell'area di sosta, attualmente non più in uso, situata a sud di Cascina Rebecca nel Comune di Giussano.	0,8
6	"Cartiera Nord"	Realizzazione di un nuovo percorso di collegamento diretto, parallelo al fiume Lambro, tra l'azienda e la località Peregallo in prossimità dello svincolo "Briosco Arosio" della SS36.	1,5
7	"Teleferica"	Realizzazione di un sistema di trasporto a teleferica che colleghi l'azienda alla SS36 in prossimità dell'area di sosta, attualmente non più in uso, situata a sud di Cascina Rebecca nel Comune di Giussano.	0,4

Parimenti alla tabella, nelle mappe che seguono sono individuate con colore verde le mappe riferite alle alternative di percorso aventi meno *impatti assoluti*.

VAS – Integrazioni al Rapporto Ambientale

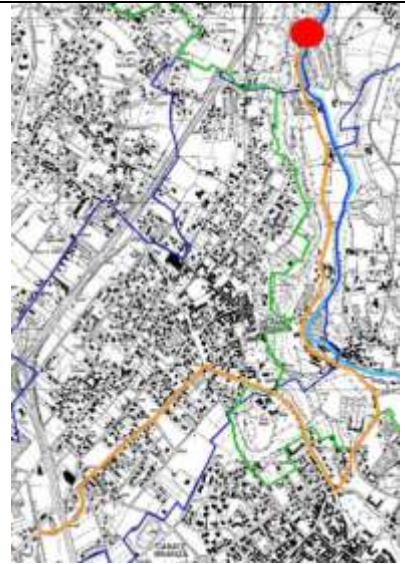
Programma Integrato di Intervento con valenza di Programma Convenzionato di Riqualificazione – Località Molino Principe



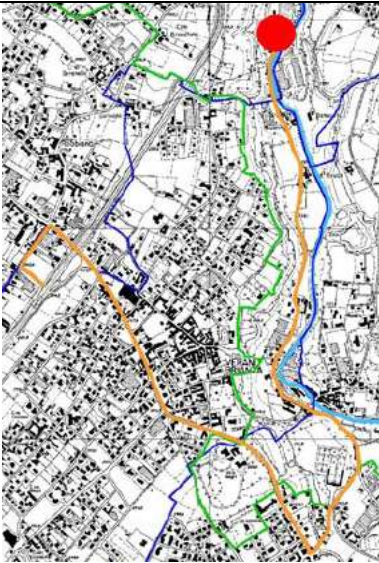
Alternativa 1 "Briosco"



Alternativa 2 "Carate"



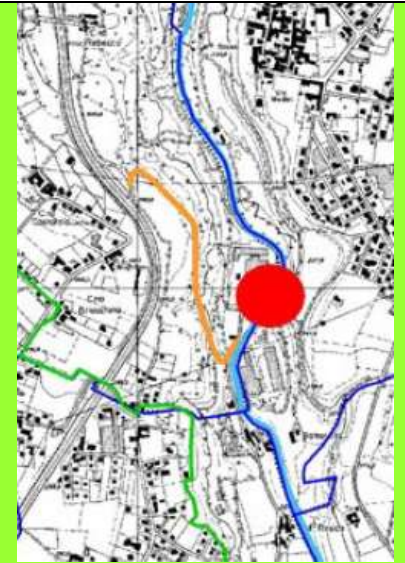
Alternativa 3 "Verano"



Alternativa 4 "Giussano"



Alternativa 5 "Cartiera Nord"



Alternativa 6 "Diretta SS36"

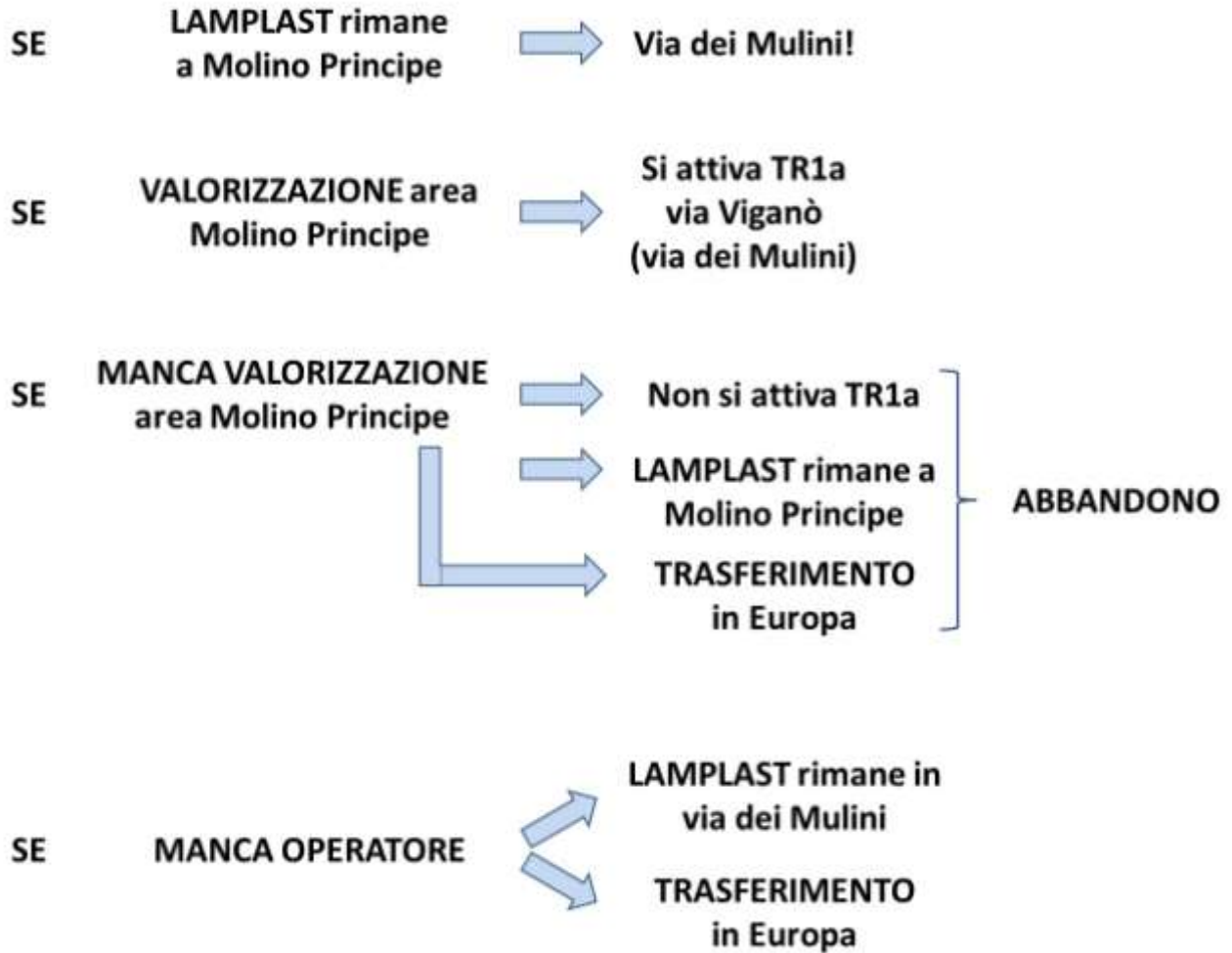


Alternativa 7 "Teleferica"

Tra le tre alternative aventi minori impatti assoluti individuate, ossia la n. 5 "Diretta SS36", la n. 6 "Cartiera Nord" e la n. 7 "Teleferica", quella che presenta i minori *impatti per km* è l'alternativa n. 5 "Cartiera Nord".

1.2 Gli scenari possibili

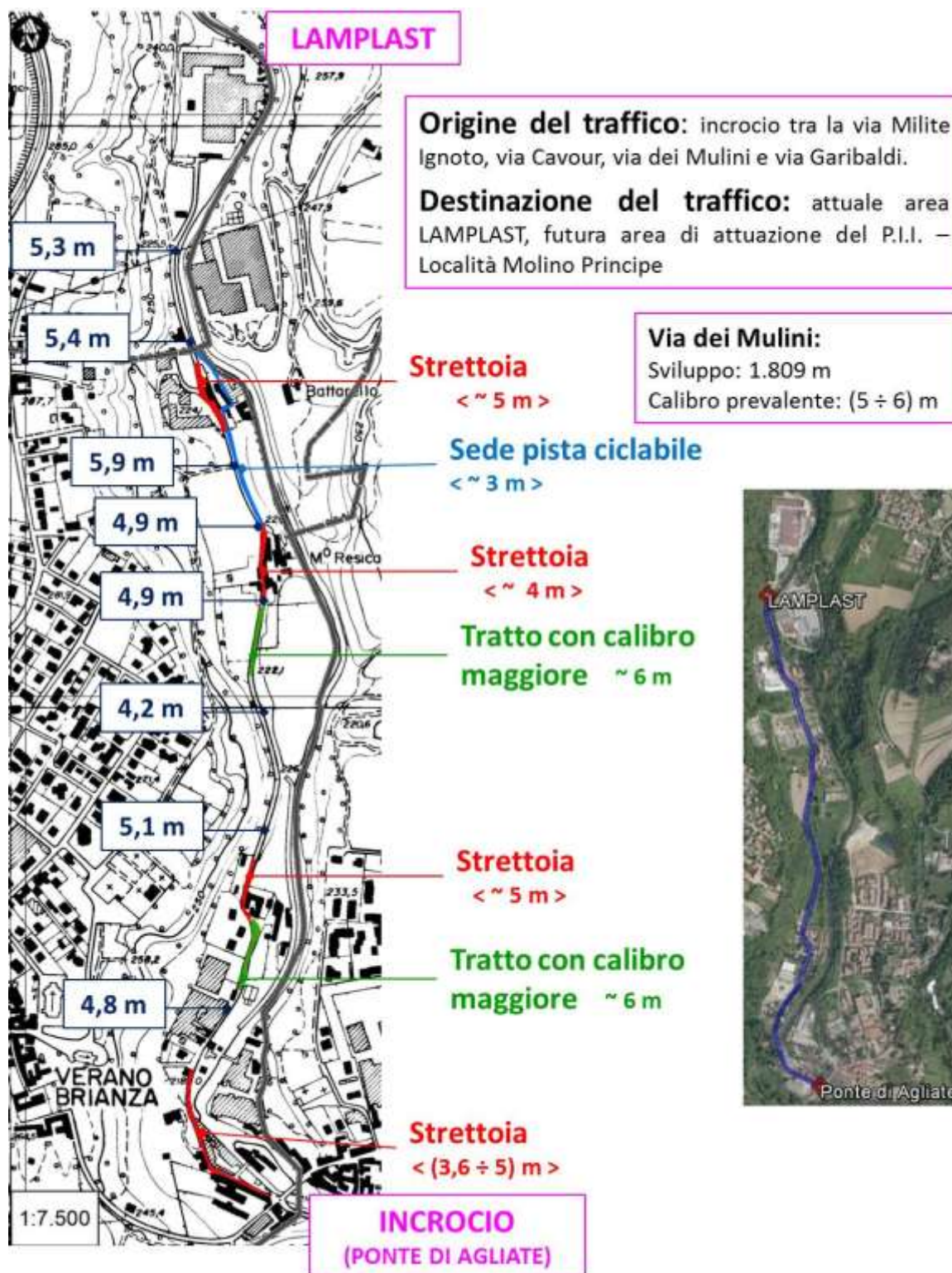
Lo schema che segue mostra i differenti scenari ipotizzati.



Diapositiva 4 – Scenari possibili

2 Integrazioni a seguito dell'incontro del 20/09/2013

2.1 La via dei Mulini come scelta obbligata



Diapositiva 5 – Via dei Mulini: sviluppo e caratteristiche

2.2 Viabilità e traffico veicolare: integrazioni

a) CLASSIFICAZIONE FUNZIONALE

Il Piano Generale del Traffico Urbano del Comune di Verano Brianza identifica la via dei Mulini come *strada locale extraurbana (classe F)*.

Di seguito si riporta un estratto delle norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade approvate con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 novembre 2001, n. 6792.

TIPI SECONDO IL CODICE		AMBITO TERRITORIALE	Larghezza min. del margine interno (m)	Larghezza min. del margine laterale (m)	LIVELLO DI SERVIZIO	Portata di servizio per corsia (autoveic. equiv./ora)	Larghezza minima del marciapiedi (m)	
1	2	3	13	14	15	16	17	
LOCALE	F	EXTRAURBANO	F1	-	-	C (1 corsia)	- 450 (e) -	-
			F2	-	-	C (1 corsia)	- 450 (e) -	-

(e) nell'ipotesi di flussi bilanciati nei due sensi (percentuale di visibilità per il sorpasso 100%).

b) LO STATO ATTUALE DI VIA DEI MULINI

Il rilievo del traffico veicolare effettuato in prossimità dell'incrocio tra la SP155 (via Milite Ignoto e via Cavour), la via dei Mulini e la vi Garibaldi ha permesso di individuare quanto segue

Veicoli in uscita da via dei Mulini: 153.

Veicoli in ingresso sulla via dei Mulini: 181.

Indotto LAMPLAST (in rosa nella tabella seguente): 250 auto-equivalenti (per senso di marcia)

	Ingresso	Uscita
5:00 - 6:00	25	25
7:00 - 7:30	26	20
7:30 - 8:30	65	36
8:30 - 9:30	36	31
12:00 - 13:00	26	46
13:00 - 14:00	25	25
18:00 - 18:30	19	14
22:00 - 23:00	25	25
Auto equivalenti (da autoarticolati)	175	175
TOTALE	422	397

c) CALCOLO DEL TRAFFICO INDOTTO PII – MOLINO PRINCIPE (ALLEGATO A – PTCP MB)

Di seguito si procede ad esplicitare il calcolo del traffico indotto dal PII, effettuato seguendo le linee guida di cui all'Allegato A del PTCP di Monza e Brianza (*Linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità*).

Traffico attuale			Traffico progetto			Δ con stato di fatto	
	Ingresso	Uscita		Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
7:00 - 9:00	152	115	7:00 - 9:00	180	41	-3 auto	-5 auto
17:00 - 19:00	62	57	17:00 - 19:00	31	125	-1,4%	-2,6%
	214	172		211	167		

Solo parte del **traffico attuale** risulta essere riconducibile all'indotto LAMPLAST e quindi alla frazione che verrà sostanzialmente eliminata. In base alle fasce orarie rilevate, rientrano nelle ore di punta solo 86 autovetture per fascia oraria di punta (n. 43 auto per senso di marcia, derivate dalla conversione degli autoarticolati).

Il **traffico di progetto EFFETTIVO** sarà quindi ottenuto sommando al **traffico attuale** il **traffico di progetto** e sottraendo 43 auto per senso di marcia alla fasce orarie di punta della mattina e della sera (per un totale di 86 auto).

Traffico progetto EFFETTIVO			Δ con stato di fatto	
	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
7:00 - 9:00	$(152+180)-43$ 289	$(115+41)-43$ 113	+137 auto	-2 auto
17:00 - 19:00	$(62+31)-43$ 50	$(57+125)-43$ 139	-12 auto	+82 auto
	339	295	+125 auto	+80 auto

Si tenga presente che le 250 auto-equivalenti indotte da LAMPLAST per giorno producono complessivamente 500 spostamenti (250 in ingresso e 250 in uscita). Il metodo di calcolo richiesto dal PTCP di Monza e Brianza non permette di conteggiare in modo completo l'effettiva riduzione del carico di traffico insistente sulla via dei Mulini. Rientrano infatti nelle fasce orarie individuate solo la frazione di 86 auto (o spostamenti), corrispondente al 34,4% del numero di spostamenti attualmente indotti da LAMPLAST.

L'eliminazione del restante 65,6% degli spostamenti attualmente indotti da LAMPLAST (corrispondenti a 164 veicoli per senso di marcia al giorno) non viene considerato dalla metodologia di calcolo prescritta dal PTCP.

d) MOBILITÀ SOSTENIBILE E RIDUZIONE DEL 30% DEL NUMERO DI VEICOLI/SPOSTAMENTI

Di seguito sono esplicitati i calcoli stimati per la riduzione del 30% del traffico generato dell'attuazione del PII, rapportato alla situazione esistente. La diminuzione si considera effettuata attraverso l'istituzione di un servizio bus navetta per il comparto, che è oggetto di uno specifico articolo della convenzione del PII.

La riduzione del 30% degli spostamenti (nelle ore di punta) è prevista per le funzioni *terziario* e *sportivo ricreativo*.

VAS – Integrazioni al Rapporto Ambientale

Programma Integrato di Intervento con valenza di Programma Convenzionato di Riqualificazione – Località Molino Principe

Terziario: da 222 spostamenti a 155, con una riduzione di 67 spostamenti per senso di marcia (pari a ~74 persone).

Sportivo-ricreativo: da 52 spostamenti a 36, con una riduzione di 16 spostamenti per senso di marcia (pari a 16 persone).

	Traffico progetto (-30%)		Δ con stato di fatto	
	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
7:00 - 9:00	(152+126)-43 235	(115+41)-43 113	+83 auto	-2 auto
17:00 - 19:00	(62+27)-43 46	(57+89)-43 103	-16 auto	+46 auto
	281	216	+67 auto	+44 auto

e) CALCOLO DEL TRAFFICO CUMULATO: PII – MOLINO PRINCIPE E AT DEL PGT DI VERANO BRIANZA

Di seguito sono esplicitati i calcoli per la determinazione del potenziale traffico cumulato dall'attuazione degli ambiti di trasformazione contenuti nel PGT di Verano.

PREVISIONI secondo i criteri dell'Allegato A del PTCP: **Abitanti teorici (50 mq/ab.)**

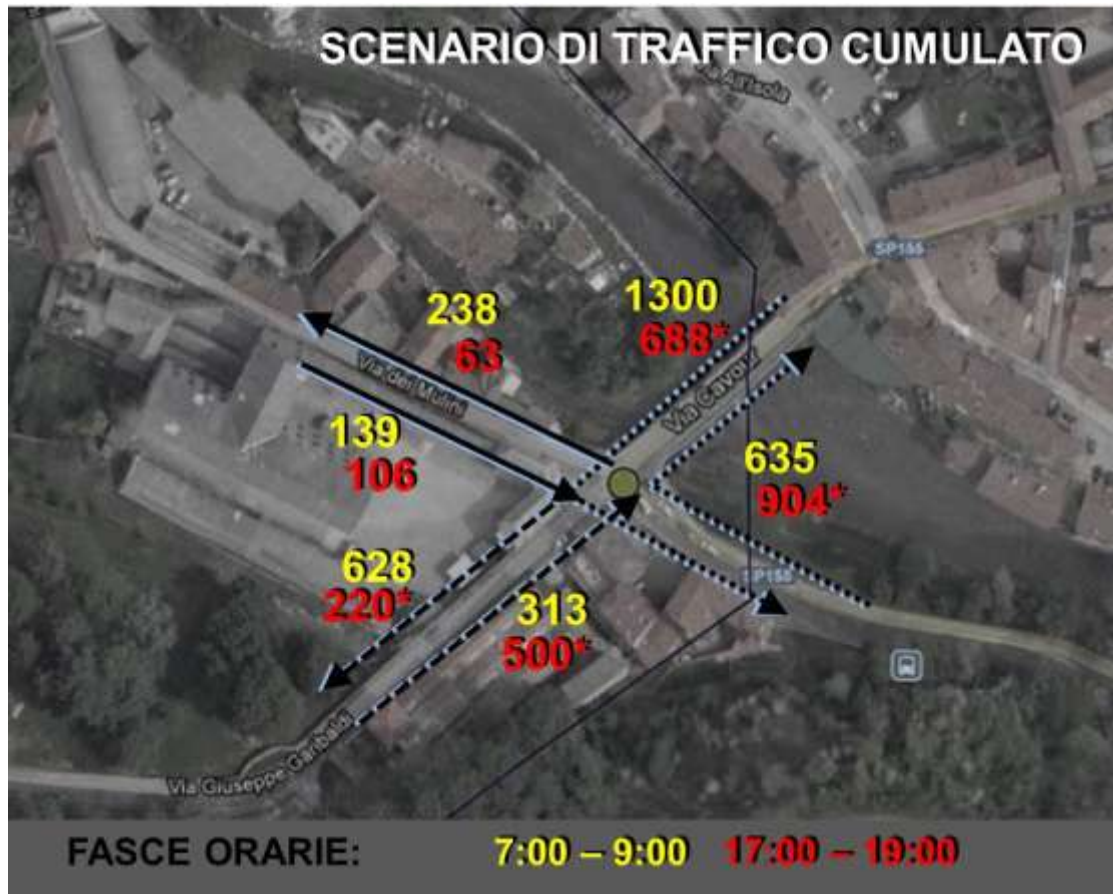
AT di rilocalizzazione dalla Valle del Lambro	Destinazione*	SLP Lambro	Criteri PTCP (50mq/ab.)	Residenti attivi 60%	Residenti che usano auto	Spostamenti calcolati
6 Molino Filo	Residenziale	1.312,675	26,3	15,8	12,6	11
7 Molino Filo Lambro	Residenziale	205,800	4,1	2,5	2,0	2
8 Molino Resica	Residenziale	421,225	8,4	5,1	4,0	4
9 via dei Mulini	Residenziale	985,250	19,7	11,8	9,5	8
10 Molino Ponte	Residenziale	564,375	11,3	6,8	4,1	4
Totale		3.489,33	69,8	41,9	32,1	29

	Ingresso	Uscita
7:00 - 9:00	3	26
17:00 - 19:00	17	3

	Traffico cumulato		Δ con stato di fatto	
	Ingresso	Uscita	Ingresso	Uscita
7:00 - 9:00	(235+3) 238	(113+26) 139	+86 auto	+24 auto
17:00 - 19:00	(46+17) 63	(103+3) 106	+1 auto	+49 auto
	301	245	+87 auto	+73 auto

e.1) SCENARIO DI TRAFFICO CUMULATO

La figura che segue mostra lo scenario cumulato per la via dei Mulini e i valori di traffico esistente sulla SP155 e sulla via Garibaldi, nelle ore di punta della mattina e della sera. Per il traffico nell'ora di punta serale è stato moltiplicato x4 il valore di traffico rilevato dalle 18:00 alle 18:30 (valori con * in diapositiva 6).



Diapositiva 6 – Lo scenario di traffico cumulato sulla via dei Mulini

2.3 La Strada Provinciale 155

a) RILIEVO DEL TRAFFICO PRESSO L'INCROCIO SP155 VIA DEI MULINI (ZONA PONTE DI AGLIATE)

Il rilievo del traffico veicolare effettuato in prossimità dell'incrocio tra la SP155 (via Milite Ignoto e via Cavour), la via dei Mulini e la vi Garibaldi ha permesso di individuare quanto segue:

- veicoli totali SP155 (senza conversione), direzione Briosco: 1.329;
- veicoli totali SP155 (senza conversione), direzione Carate Brianza: 1.915.

b) AREE DI RECUPERO DEL VIGENTE PGT DI CARATE BRIANZA INSISTENTI SULLA SP155

Di seguito vengono esplicitati i calcoli del traffico indotto dalle Aree di Recupero n. 3 e n. 22 individuate dal vigente PGT di Carate Brianza, effettuati seguendo le linee guida dell'allegato A del PTCP della Provincia di Monza e Brianza.

b.1) AREA DI RECUPERO N. AR3

SLP massima: 7.890mq

Quantità destinazioni d'uso previste non definite: 50R 50C (*corrispondente a 3.945mq per destinazione*)

DESTINAZIONE RESIDENZIALE

Destinazione	SLP massima (mq)	Criteri PTCP (50mq/ab.)	Residenti attivi 60%	Residenti che usano auto	Pers./veicolo	Spostamenti	Spostamenti reali
Residenziale	3.945	79	47	38	1,2	31,6	32

Spostamenti nelle ore di punta:

Ora di punta	Ingresso	Uscita
7:00 - 9:00	4	29
17:00 - 19:00	20	4
Totale	24	33

DESTINAZIONE COMMERCIALE DI VICINATO

Comune con popolazione > 10.000 abitanti; superficie esercizi di vicinato: (0 ÷ 250)mq

Addetti

Destinazione	SLP massima (mq)	Criteri PTCP (60mq/add.)	Auto/addetto	Spostamenti addetti
Commerciale di vicinato	3.945	66	1	66

Spostamenti degli addetti nelle ore di punta:

Ora di punta	Ingresso
7:00 - 9:00	40

VAS – Integrazioni al Rapporto Ambientale

Programma Integrato di Intervento con valenza di Programma Convenzionato di Riqualificazione – Località Molino Principe

Clients

Vendita	Superficie	Veicoli ogni mq		Spostamenti clienti		Totale per tipologia
		Venerdì	Sabato - Domenica	Venerdì	Sabato - Domenica	
Alimentare	1.973	0,2	0,25	395	493	888
Non alimentare	1.973	0,09	0,15	178	296	474

Spostamenti dei clients nei giorni considerati

	Venerdì	Sabato - Domenica
Totale per giorno clienti	572	789

Spostamenti complessivi addetti e clients nei giorni considerati

	Venerdì	Sabato - Domenica
Totale (clients + addetti)	638	855

b.2) AREA DI RECUPERO N. AR22

SLP massima: 10.667mq

Quantità destinazioni d'uso previste non definite: 100R

DESTINAZIONE RESIDENZIALE

Destinazione	SLP massima (mq)	Criteri PTCP (50mq/ab.)	Residenti attivi 60%	Residenti che usano auto	Pers./veicolo	Spostamenti	Spostamenti reali
Residenziale	10.667	213	128	102	1,2	85,3	86

Spostamenti nelle ore di punta:

Ora di punta	Ingresso	Uscita
7:00 - 9:00	9	78
17:00 - 19:00	52	9
Totale	61	87

3 Considerazioni

Considerazioni rispetto alle osservazioni della Provincia di Monza e Brianza, del Comune di Verano Brianza e del Comune di Carate Brianza:

- 1) Il metodo di calcolo proposto dall'Allegato A del PTCP della Provincia di Monza e Brianza consente di determinare il volume di traffico indotto nelle ore di punta della mattina (7:00-9:00) e della sera (17:00-19:00).

- 2) Tale metodo penalizza la situazione relativa al Programma Integrato di Intervento – Località Molino Principe in quanto non consente di conteggiare la riduzione del traffico veicolare nelle fasce orarie diverse da quelle considerate (si considera solo il 34,4% del traffico indotto oggi da LAMPLAST).

- 3) Il metodo non prevede la valutazione del traffico indotto dalle attività sportive; ritenendo indispensabile la sua quantificazione, è stato conteggiato lo stesso mediante fattori di generazione del traffico di cui al Trip Generation Manual; nel caso in cui ci si fosse attenuti acriticamente al metodo di calcolo di cui all'Allegato A del PTCP di Monza e della Brianza, per tale destinazione (non prevista nelle linee guida) non sarebbe stato possibile calcolare e successivamente considerare il traffico generato/attratto.

- 4) Le forme di accessibilità/mobilità sostenibile già previste (mobilità ciclopedonale) e oggetto di convenzione (servizio navetta), unitamente alle forme di incentivazione (anch'esse già previste), consentono una riduzione del traffico indotto dalle funzioni terziario e sportivo (non del traffico indotto da tutte le funzioni previste). Al fine di ridurre l'impatto del traffico veicolare indotto, inteso come sovraccarico di traffico nelle ore di punta, viene introdotta come misura di mitigazione il *Piano dei Tempi e degli Orari* (Legge Regionale 28 ottobre 2004, n. 28), al fine di meglio gestire l'uscita e l'entrata dei veicoli nelle ore di punta (Diapositiva 7).

Azioni riguardanti mobilità sostenibile previste		
Azioni “strutturali”	Azioni “operative”	Azioni “incentivanti”
Potenziamento delle connessioni con l'area “Laghetto” di Giussano	Bike-sharing, servizio navetta.	Riduzione dei costi di fruizione delle aree sportive e del servizio di ristorazione

Azioni “di sistema” *
<i>Piano dei Tempi e degli Orari</i> (Legge Regionale 28 ottobre 2004, n. 28).

* misura integrativa a quelle indicate nel Rapporto Ambientale, p.187

5) Rispetto alle osservazioni relative alla sovrastima della riduzione del 30% del traffico veicolare indotto, bisogna considerare che tale riduzione è stata circostanziata alle fasce orarie di punta e non è stata applicata a tutte le destinazioni funzionali previste (solo terziario e sportivo). Al fine di effettuare un confronto concettuale, si evidenzia come le *linee guida per la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità* di cui all'allegato A del PTCP – MB, prevedono una riduzione del 20% del numero di residenti che utilizzano l'auto, qualora fosse presente entro un raggio di 300m dall'abitazione una linea di forza del TPL. In relazione a tale aspetto si ritiene plausibile ritenere che l'insieme delle misure previste e convenzionate (si faccia riferimento al servizio di navetta dedicato e non di trasporto generico come una linea del TPL) in materia di accessibilità sostenibile comporti una riduzione del 30% del traffico generato/attratto, come conteggiato per le ore di punta.

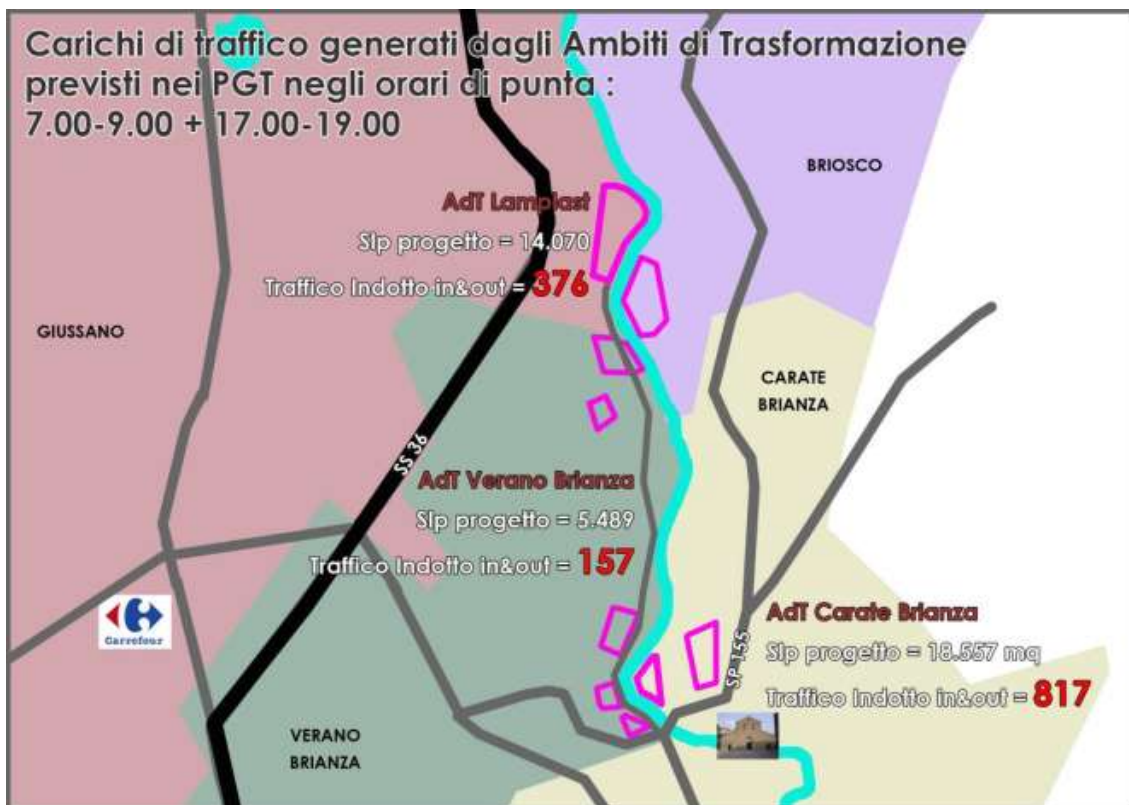


Diapositiva 7 – Forme di accessibilità sostenibile: il servizio di navetta

6) In relazione alle osservazioni espresse in sede di Seconda Conferenza di Valutazione da parte del rappresentante del Comune di Carate Brianza, sono state elaborati le diapositive n. 7, 8 e 9.



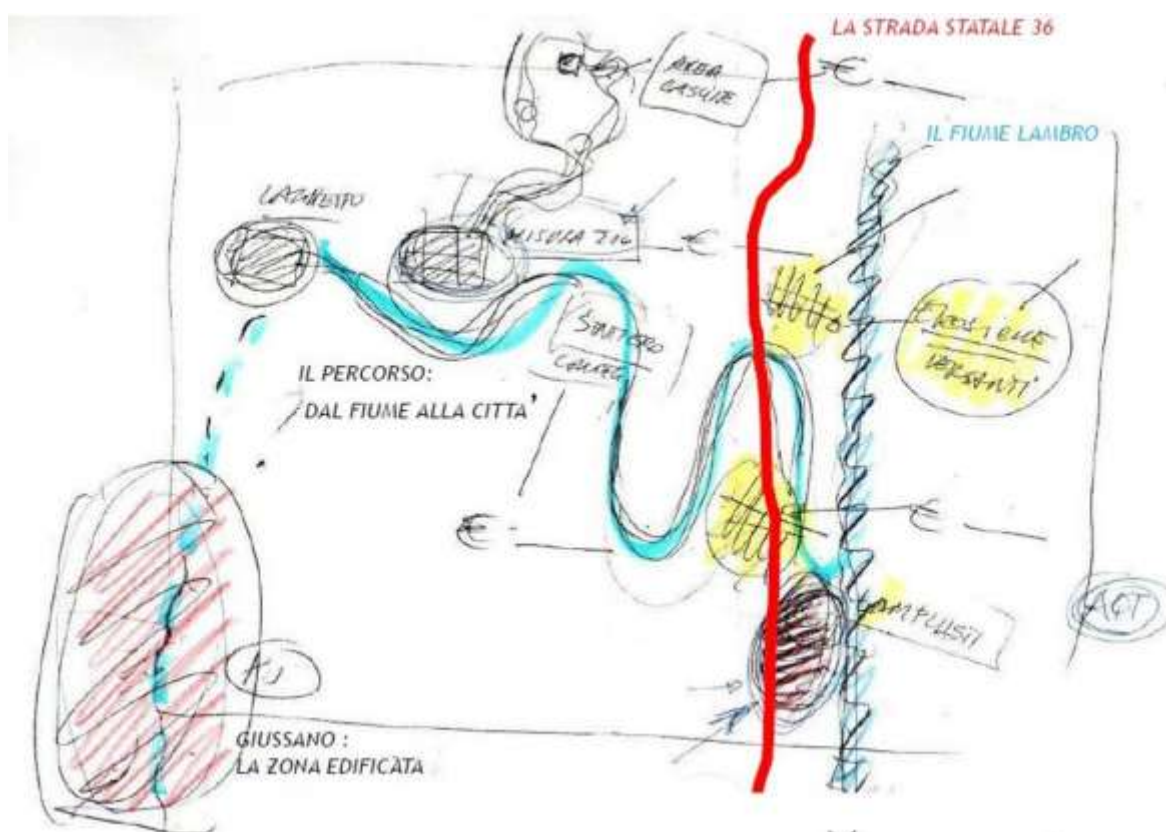
Diapositiva n. 8 – Individuazione dei carichi di traffico esistenti nelle fasce orari di punta



Diapositiva n. 9 – Carichi di traffico generati dagli Ambiti di Trasformazione (PGT di Giussano, Verano B., Carate B.)

4 Il Programma Integrato di Intervento “oggi”

Si riporta in diapositiva n. 10 lo schizzo elaborato dall'Arch. Ambrogio Mantegazza (Dirigente del Settore Lavori Pubblici, Patrimonio, Ambiente – del Comune di Giussano), nel quale sono raffigurate le molteplici polarità (area LAMPLAST, Fiume Lambro, Laghetto di Giussano, l'area dei fontanili interessata dal *Progetto per il recupero dei fontanili e del reticolo idrico che alimenta il Laghetto di Giussano e la riqualificazione delle aree umide adiacenti* – “Misura 216” – in fase di attuazione, la rete sentieristica.) e criticità (aree soggette a fenomeni di dissesto idrogeologico lungo la valle del Lambro) del territorio circostante il comparto LAMPLAST. Tali elementi sono stati considerati come capisaldi su cui incentrare lo sviluppo concettuale prima e progettuale poi del Programma Integrato di Intervento.



Diapositiva n. 10 – Schizzo dell'Arch. Mantegazza del 2011: polarità ed elementi di criticità del territorio circostante il comparto Molino Principe

Come precisato oggi manca la figura dell'*Operatore*, ossia del Soggetto attuatore del Programma Integrato di Intervento in Località Molino Principe. Pure con la presenza di tale limite, è stato concretamente sviluppato il progetto del P.I.I. (elaborati tecnici del Programma e del processo di VAS), completo della Convenzione.

Si rimanda al *progetto definitivo/esecutivo* dell'intervento, il compito di approfondire gli aspetti derivanti da disposizioni cogenti in materia di *progettazione*, da prescrizioni presenti nella scheda dell'ambito di trasformazione TR1b del vigente PGT di Giussano (approvato con D.C.C. n. 63 del 25 novembre 2011). Nell'elencare gli approfondimenti che andranno a completare il progetto esecutivo (per alcuni casi si tratta di *requisiti indispensabili al fine di attivare i Titoli Abilitativi*), vengono recepite le osservazioni poste da ARPA – Dipartimento di Monza e Brianza nell'ambito del processo di valutazione svolto.

- a) Piano di caratterizzazione dei suoli redatto ai sensi dell'Allegato 5 alla parte IV, tabella 1 del D.Lgs. 152/06 s.m.i. (eventualmente concordato con gli Uffici di ARPA Lombardia, sezione di Monza e Brianza), atto ad individuare la presenza di fenomeni di contaminazione e, ne caso, di individuare gli interventi di bonifica da adottare.
- b) Per gli interventi ricadenti in zone con classe geologica 3 dovranno essere svolte indagini prima della progettazione degli interventi per la stesura della relazione geologica di supporto alla definizione di eventuali interventi di sicurezza (*ARPA*).
- c) Piano di gestione delle terre e rocce da scavo, contenente le modalità di gestione dei materiali prodotti nelle fasi di scavo (individuazione, quantificazione, caratterizzazione, destino).
- d) Modalità di gestione dei materiali derivanti dalle operazioni di demolizione dei manufatti (caratteristiche dei materiali, autorizzazioni necessarie e requisiti degli operatori).
- e) Valutazione previsionale di clima e di impatto acustico, anche in relazione al traffico veicolare indotto (*ARPA*).
- f) Valutazione dell'intensità dei campi elettromagnetici (*ARPA*).
- g) Studio di valutazione di compatibilità idraulica in relazione agli interventi sulle sponde e alla realizzazione della lanca artificiale (da sottoporre alle autorità competenti).
- h) Relazione paesaggistica (progetto sottoposto ad autorizzazione paesaggistica ai sensi della DGR 2727 del 22/12/2011 in quanto il progetto rientra nell'area del Parco regionale della Valle del Lambro, ambito assoggettato a specifica tutela paesaggistica ai sensi del D.Lgs. 42/2004, art. 142, comma c) *i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna* e comma f) *i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi*).
- i) Elaborati illustranti la gestione delle acque chiare e scure (*ARPA*).

5 Progetto attuativo unitario

Gli Ambiti di Trasformazione TR1a e TR1b sono conformi alle prescrizioni del PGT vigente.

Le Convenzioni prevedono le compensazioni economiche richieste, quindi, il Piano Attuativo di via Viganò (TR1a) potrà attuarsi a seguito della ADOZIONE del P.I.I. – Località Molino Principe, nel rispetto del cronoprogramma e delle disposizioni di legge vigenti.

6 Autori

i Progettisti

Programma Integrato di Intervento

Arch. Alfredo Coppa

Arch. P.T. Lorenzo Coppa

Valutazione Ambientale Strategica

Dott. Massimo Figaroli

Giussano, 4 novembre 2013