

Decreto di non assoggettabilità a VAS
Allegato B:
Argomentazioni ai contributi e pareri pervenuti in occasione della
conferenza di verifica

1. Provincia Monza e Brianza (nota prot. n. 13034 del 8/3/2019)

Per quanto osservato in merito all'azione di variante **VAR A.1.**, volta ad assegnare la necessaria disciplina urbanistica all'ex ambito di trasformazione AT1-c, annullato in seguito alla sentenza del TAR Lombardia n. 347 del 6/2/2018, nello specifico vostra richiesta di "esplicitare le correlate misure di compensazione territoriale" a cui la previsione è soggetta, considerato che la stessa comporta consumo di suolo ai sensi dell'art. 46 delle norme del Ptcp, si precisa che:

1. il PGT vigente non definisce specifici parametri e valori di compensazione da applicare – ai sensi dell'art. 46 dell'enorme del Ptcp - in modo diffuso per tutti gli interventi di consumo di suolo previsti sul territorio comunale.

2. La Variante prevede la cessione di aree a verde e servizi pubblici di una porzione di superficie territoriale pari al 50% dell'estensione complessiva dell'ambito riclassificato

3. al fine della compensazione territoriale, il Rapporto preliminare prescrive (cfr. pag. 216 del rapporto preliminare) un rapporto di piantumazione minimo pari a n. 1 essenza arborea ogni 50 mq di SLP, equivalente a n. 60 alberi, che verranno indirizzati alla rinaturazione/rimboschimento di aree di maggior valenza ecologica nel PLIS, in linea con le linee progettuali del PAES comunale.

Per quanto osservato in merito all'azione di variante **VAR A.2.**, occorre premettere innanzitutto che il rapporto preliminare effettua la valutazione degli effetti ambientali attesi muovendo dalla capacità edificatoria che verosimilmente potrebbe essere realizzata all'interno del nuovo ambito di pianificazione attuativa, in funzione non solo dell'indice It assegnato al comparto attuativo (cfr. scheda normativa), ma anche della dotazione di standard e parcheggi pertinenziali che l'intervento deve garantire, e che la stessa è stata quantificata in 1.000 mq di SLP di superficie di vendita.

Circa le esternalità negative generate sulle componenti ambientali dalla previsione di ampliamento della GSV esistente (azione VAR. A.2), occorre tenere in considerazione che tale capacità edificatoria realizzabile prevista all'interno del nuovo comparto di pianificazione attuativa individuato dalla Variante, non è una quantità volumetrica aggiuntiva alla capacità edificatoria in essere del vigente PGT, ma è modificativa – **in sottrazione** – dell'intera capacità edificatoria assegnata al vigente comparto PII8 e non ancora attuata (pari a 8.200 mc), con una contestuale e conseguente complessiva riduzione del carico residenziale locale che si verificherà nel comparto non attuato PII8. Più precisamente, a fronte di una previsione di ampliamento commerciale della GSV pari a 1.000 mq di superficie di vendita, la Variante prevede l'eliminazione degli 8.000 mc di SLP non attuata all'interno del PII8. Di questi 8.000 mc, 6.935 mc (85% circa) sono previsti a destinazione residenziale, mentre per la quota rimanente, pari a 433 mq di SLP, viene ammessa la destinazione d'uso commerciale, quantità equivalente all'insediamento di al più una media struttura di vendita. Poiché la convenzione non esclude la possibilità di realizzazione di una struttura di vendita alimentare, si ritiene che la stessa possa essere ammessa dalla convenzione in essere.

In considerazione di tale aspetto, la valutazione di sostenibilità dei carichi urbanistici sulla rete di mobilità e i conseguenti effetti sulle componenti inquinamento atmosferico e rumore avviene necessariamente in comparazione dei due scenari attuativi (vigente e di Variante).

Si è dunque verificato il carico urbanistico indotto sulla rete di mobilità¹ dalla previsione di ampliamento della GSV operata dalla Variante (VAR. A.2) rispetto allo scenario di intervento vigente (PII8), riscontrando come le previsioni di Variante relative all'azione VAR A.2 comportino **un numero di mezzi veicolari aggiuntivi di soli n. 22 veicoli nel giorno di massimo carico (sabato/domenica)**. Le stime condotte sono state riversate all'interno del Rapporto preliminare ambientale. Si evidenzia quindi come il carico veicolare aggiuntivo indotto dalla previsione di Variante sia ininfluenza, in raffronto sia al clima acustico imposto dalla zona di riferimento (si consideri che l'ambito ricade in classe acustica IV "aree di intensa attività umana", con un livello diurno limite pari a 70dB(A), che agli attuali flussi veicolari

1 Sono state utilizzate a tal fine le linee guida per la valutazione di cui all'Allegato tecnico metodologico n. 5 del Ptcp.

insistenti sulla Valassina. Si riscontra infatti che dalle rilevazioni del vigente PGTU comunale il carico veicolare in corrispondenza dello svincolo Vallassina in ingresso su Via Mascagni (punto più prossimo all'area Decathlon) è pari a 799 veicoli nell'orario di punta settimanale. Ne consegue che la previsione di Variante determinerebbe un incremento del + 2,5% dei flussi veicolari esistenti registrati nel punto di maggior carico rispetto alla vigente previsione.

Per ciò che riguarda infine l'entità dell'inquinamento atmosferico apportato dall'incremento del carico veicolare introdotto dalla Variante (n. 22 veicoli), è possibile stimare indicativamente un quantitativo di emissioni annue di CO₂ derivante dai n. 22 veicoli pari a 23,4 ton².

Tale valore, raffrontato con le quantità di CO₂ annue rilevate per l'anno 2014 per il territorio comunale di Lissone³ relativamente al settore "trasporto su strada" pari a 40.000 ton/anno⁴, comporterebbe dunque un'incidenza sull'incremento delle emissioni di CO₂ comunali legate al traffico veicolare pari allo 0,05%, dunque trascurabile.

Pertanto, dal punto di vista del traffico generato e dell'inquinamento atmosferico e acustico indotto dalla attuazione della previsione di Variante, è possibile affermare che:

- in valore relativo: le esternalità negative generate dalla previsione di Variante non sono peggiorative rispetto a quelle previste dall'attuazione delle previsioni contenute nello strumento urbanistico vigente (PII8 = ambito 9c).

- in valore assoluto: la percentuale di incidenza dell'ampliamento sia sulla struttura esistente, sia sull'intero assetto comunale, sono ridotte (stime RA pag. 215 – 216) e di carattere puntuale, dunque mitigabili, da demandare al progetto puntuale.

Circa i correttivi da apportare, si provvede ad integrare i condizionamenti di VAS relativi all'azione di variante VAR. A.2. (cfr. pag. 216) con le prescrizioni di mitigazione quali barriere acustiche, asfalto fonoassorbente, utilizzo di cortine verdi.

Stima del carico urbanistico generato sulla rete di mobilità stimato secondo le linee guida per la valutazione di cui all'Allegato tecnico metodologico n. 5 del Ptcp

Scenario attuativo del PGT vigente

Ambito PII8 (comparto 9c del PDR vigente)

SLP massima residua realizzabile non ancora attuata = 2.745 mq di cui:

- SLP residenziale = 6.935 mc = 46 ab. teorici insediabili
 - *Calcolo degli spostamenti generati dagli insediamenti residenziali* (cfr. Sezione 3 Allegato 5 Ptcp, pag. 115)
 - 60% dei residenti calcolato come attivi = 28
 - 80% degli attivi utilizza la macchina = 23
 - Coefficiente di occupazione pari a 1,2 persone/veicolo = 20 veicoli **

2 Assumendo il fattore emissivo per mezzi veicolari fornito dal Ministero dello Sviluppo Economico per l'anno 2015 pari a 115,4 g/km di CO₂, e un tempo di percorrenza medio in auto pari a 15 minuti di macchina, utilizzato come parametro di riferimento per la definizione delle isocrone di accessibilità delle grandi strutture di vendita; ipotizzando che nel tempo di percorrenza assunto un veicolo è in grado di percorrere una distanza di 12,5 km alla velocità media di 50 km/h, è possibile derivare un quantitativo di 1.440 g di CO₂ per veicolo generato dalla struttura di vendita per singola tratta, e di 2.900 g di CO₂ per la tratta completa andata/ritorno. In funzione di ciò, è possibile stimare il portato emissivo giornaliero dei n. 22 veicoli movimentati (64.000 g/giorno) nonché quello annuale, pari a 23,4 ton/anno.

3 Cfr. Archivio dati emissioni "Inemar" Regione Lombardia.

4 Cfr. pag.78 par. 4.1.4. Parte II del Rapporto preliminare.

- SLP commerciale = 433 mq (equivalente al più ad una MSV)
 - *Calcolo degli spostamenti generati da insediamenti commerciali* (nell'ipotesi di superficie di vendita alimentare, non esclusa dalla convenzione vigente)
 - = $433 * 0,25 = 108$ veicoli

TOT = 128 veicoli

Scenario attuativo di Variante

superficie di vendita= 1.000 mq

Calcolo degli spostamenti generati da insediamenti commerciali (superficie di vendita non alimentare)

= $1.000 * 0,15 = 150$ **veicoli**

** si ritiene peraltro la stima di n. 20 veicoli generabili da 2.745 mq di SLP residenziale sottostimata rispetto all'effettivo carico insediativo generabile, in quanto assumendo un taglio medio delle unità immobiliari pari a 80 mq, si otterrebbe un numero di 35 unità immobiliari insediabili. Ipotizzando un numero di n. nuclei famigliari insediabili equivalenti al numero di unità immobiliari, e ipotizzando che per ogni nucleo familiare la dotazione di veicoli risulta essere pari ad almeno 1,2 per famiglia, si otterrebbe un numero di veicoli generati dall'attuazione della SLP residenziale non attuata realizzabile nel comparto PII8 pari ad almeno 42 veicoli, dunque il doppio di quelli stimabili secondo le linee guida del vigente Ptcp.

Stima questa che porterebbe al pareggio dei veicoli generabili dalle due previsioni.

2. Brianza acque (nota prot. n. 10658 del 26/2/2019)

Si precisa che il regolamento relativo all'invarianza idraulica risulta essere stato recepito all'art. 5.4 del Regolamento edilizio comunale approvato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 25 del 19/2/2018.

3. Regione Lombardia (nota prot. n. 9092 del 18/2/2019)

- si precisa che la coerenza delle scelte di variante con le disposizioni regionali relative al Piano di gestione dei rischi di alluvione è stata verificata all'interno della sez. 2.3. Parte II del Rapporto preliminare (pag. 40), verificando che il territorio non è interessato da areali di applicazione

- in materia di polizia idraulica, si riscontra che il comune di Lissone non è interessato da reticolo idrico minore.

4. ATS (nota prot. n. 13546 del 12/3/2019)

L'ente non formula osservazioni ostative alla assoggettabilità alla procedura VAS della Variante proposta

In merito agli aspetti da demandare alla fase attuativa delle previsioni, si precisa che l'applicazione degli stessi è prevista dalle vigenti normative in essere, mentre per ciò che concerne la realizzazione di aree verdi fruibili si ricorda che l'atto deputato alla gestione di tali aspetti è il Piano dei servizi del Pgt, che non viene modificato in tali termini dalla presente Variante.

5. ARPA – DIPARTIMENTO MONZA E BRIANZA (nota prot. n. 15955 del 23/3/2019)

ARPA osserva che il rapporto preliminare risulta completo e esaustivo e dall'analisi di tutte le matrici ambientali non si rilevano effetti ambientali significativi nei siti oggetto di variante, ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 3 della Direttiva 92/43/CEE.

ARPA ricorda che in fase progettuale dovranno essere adottate tutte le buone pratiche previste dalla normativa al fine del risparmio energetico, invarianza idraulica e della sostenibilità energetica.