



PICCOLO PROSERPIO  
ARCHITETTURA&INGEGNERIA

---

## ASSEVERAZIONE IMPATTO VIABILISTICO E MOBILITÀ

Io sottoscritta Arch. Eugenia Proserpio  
nata a Milano il 10.12.1970  
codice fiscale PRSGNE70T50F205S  
con studio sito in Caponago (MB), via Lungo Molgora 35  
iscritta all'ordine degli architetti della provincia di Monza e della Brianza, al n. 2697

DICHIARO E ASSEVERO

che visto quanto esposto nella relazione sul traffico veicolare allegata alla presente si evince che l'incremento di traffico veicolare e il conseguente rumore indotto dall'insediamento di un'attività commerciale legata all'alimentare, rispetto all'attività commerciale già presente nel lotto risulta essere d'impatto trascurabile.

Arch. Eugenia Proserpio



**Relazione Tecnica**  
**Valutazione previsionale traffico veicolare indotto**  
**dalla attività commerciale alimentare**  
Relativamente alla proposta di variante al Piano di Governo del Territorio  
denominata-“Comparto Gruppo Basso- Via Liguria “ sito in Comune di  
Peschiera Borromeo (MI)

**Committente:** GRUPPO BASSO SPA  
Via Feltrina n° 256  
31100, Treviso (TV)

**TECNICO INCARICATO:** Arch. Eugenia Proserpio

**Numero di iscrizione Ordine degli Architetti provincia di Monza e Brianza: 2697**

**Rif. pratica:** PP2715

**Data:** Caponago, 14 Gennaio 2016



## INDICE:

Premessa

1. Inquadramento urbanistico. Specifiche
2. Zonizzazione acustica Comunale
3. Considerazioni traffico e rumore indotto da attività commerciale alimentare
4. Parametri di valutazione impatto traffico veicolare indotto
5. Conclusioni

## Premessa:

La proposta di Variante è finalizzata a richiedere, limitatamente al comparto produttivo esistente in Via Liguria, che l'ammesso uso commerciale – medie strutture di vendita possa anche includere la merceologia alimentare, e usi complementari al commercio

Di fatto, quindi, **la proposta di Variante non va in contrasto con gli obiettivi del Documento di Piano** definiti per questa parte di città, ma ne persegue esattamente le finalità, accentuando il carattere commerciale della zona.

La richiesta di Variante propone che, per il comparto esistente sito in Via Liguria, possa essere **inclusa anche la merceologia alimentare** nelle strutture di media vendita già individuate quale possibili trasformazioni degli immobili produttivi esistenti appartenenti alla Città oltre la Pauledese, oltre ad altri usi commerciali.

Poiché, per tutte le aree appartenenti a “La città Oltre la Pauledese”, l’uso commerciale con la possibilità di insediare medie strutture di vendita è già oggi ammesso dal vigente PGT, significa che in sede di elaborazione del Piano e della relativa VAS tale possibile trasformazione è stata valutata come fattibile e sostenibile anche dal punto di vista ambientale.

In virtù di ciò, la valutazione degli effetti attesi dall’eventuale trasformazione del comparto esistente di Via Liguria in una struttura di media vendita commerciale sono già stati valutati in sede di VAS – si forniscono solo gli elementi per la valutazione dei possibili effetti che scaturiscono dall’ipotizzare anche una vendita di merceologia alimentare.

A tal fine si precisa quanto segue:

- La richiesta non comporterebbe alcun consumo di suolo aggiuntivo, poiché verrebbe “sfruttato” l’immobile esistente senza alcuna modifica strutturale, ma progettando un lay-out interno idoneo alle future esigenze di vendita.
- La rete viabilistica esistente è già strutturata per la ricezione di traffico commerciale industriale

## 1. Inquadramento urbanistico. Specifiche

---



Il comparto produttivo esistente, localizzato in Viale Liguria, è identificato dal PGT vigente come “Produttivo/Artigianale in disuso” ( Tavola 2.2 dpA del Documento di Piano - Quadro Conoscitivo Sistema Territoriale Insediativo - Destinazioni d’uso del suolo prevalenti e stato di utilizzo” di cui si riporta un estratto mappa nella successiva Fig. 1)

Il comparto produttivo esistente appartiene a “La Città Oltre la Paullese” (come desumibile dalla Tavola 1 dp “Documento di Piano – Quadro Strategico di Piano” di cui si riporta un estratto mappa nella successiva Fig. 2), sottoinsieme del Tessuto Produttivo comunale.

nel “Documento di Piano – Relazione e Ambiti di Trasformazione” la “Città Oltre la Paullese” viene descritta come:

“ È l’infilata di capannoni, attività commerciali e direzionali, abitazioni di varie tipologie che segnano il lato meridionale della Paullese e il fronte verso nord, ma solo parzialmente, [...].

L’apertura del centro commerciale ha rafforzato il carattere commerciale di questa Peschiera e ha già indotto la riconversione di alcuni vecchi edifici produttivi in attività commerciali. La trasformazione e il recupero di questi immobili, e soprattutto di quelli originariamente destinati ad attività produttive, può essere favorita ammettendo limitati incrementi volumetrici, la realizzazione di uffici e l’apertura di medie strutture di **vendita che possano rafforzare la vocazione commerciale dell’area**, e di fatto sancire il sostituire della ormai residua struttura produttiva. Come per la città specializzata il **Documento di piano prevede sia la possibilità di limitati ampliamenti sia l’insediamento di medie strutture anche con una superficie dedicata alla vendita fino a 2.500 mq>**.

La “Città Oltre la Paullese” è disciplinata dall’Art.12.3 delle NTA di cui si riporta di seguito un estratto

### 12.3 Città oltre la Paullese

La finalità che il documento di piano persegue è razionalizzare il patrimonio edilizio esistente **accentuando il carattere commerciale di questa parte della città** e favorire il recupero degli immobili, soprattutto produttivi, realizzati negli anni ’60 e ’70. Oltre a quanto definito dalla disciplina dettata dal Piano delle regole, all’interno della città industriale sono pertanto ammessi;

- usi commerciali – medie strutture di vendita con esclusione delle merceologie alimentari. L’insediamento di nuove medie strutture di vendita è subordinato al reperimento all’interno del lotto di una superficie a parcheggi almeno pari al 100% della superficie lorda di pavimento destinata ad attività commerciali.

### Legenda

- Confine comunale
- Parco Agricolo Sud Milano (LR n. 24 del 23/04/1990)
- Corsi d’acqua, canali e specchi d’acqua artificiali
- Trasformazioni in corso
- Aree urbanizzate**
  - Residenza
  - Residenza in disuso
  - Terziario in disuso
  - Commercio
  - Ricettivo
  - Produttivo/Artigianale
  - Produttivo/Artigianale in disuso
  - Deposito all’ aperto
  - Rurale
  - Rurale in disuso
  - Giardino di pregio
  - Distributore di carburanti

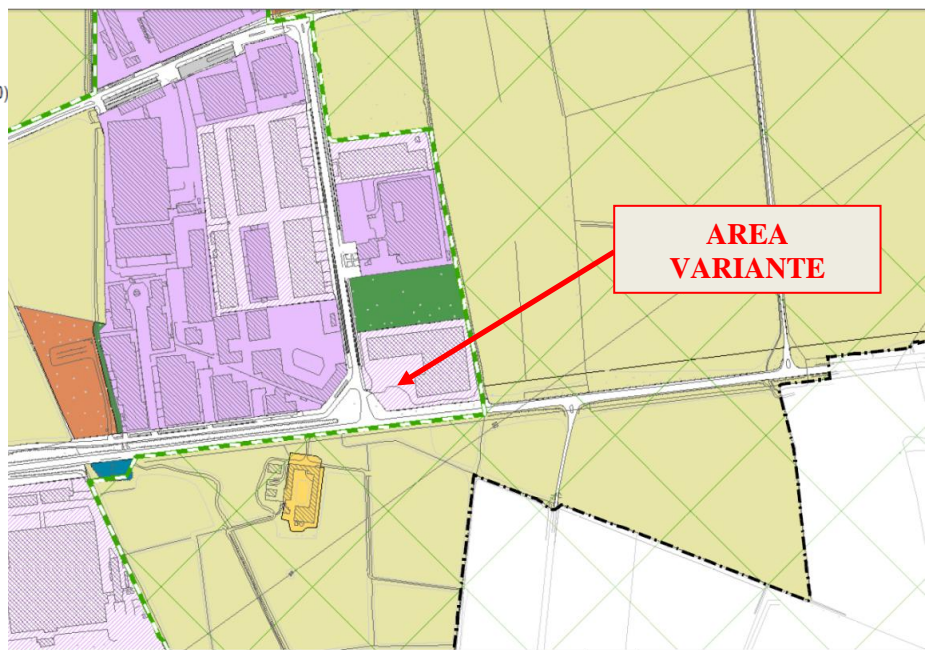




Fig.1 – Identificazione (freccia rossa) del comparto oggetto di richiesta di Variante classificato dal PGT come “Produttivo/Artigianale in disuso” (Estratto da Tav. 2.2 dpA del Documento di Piano)



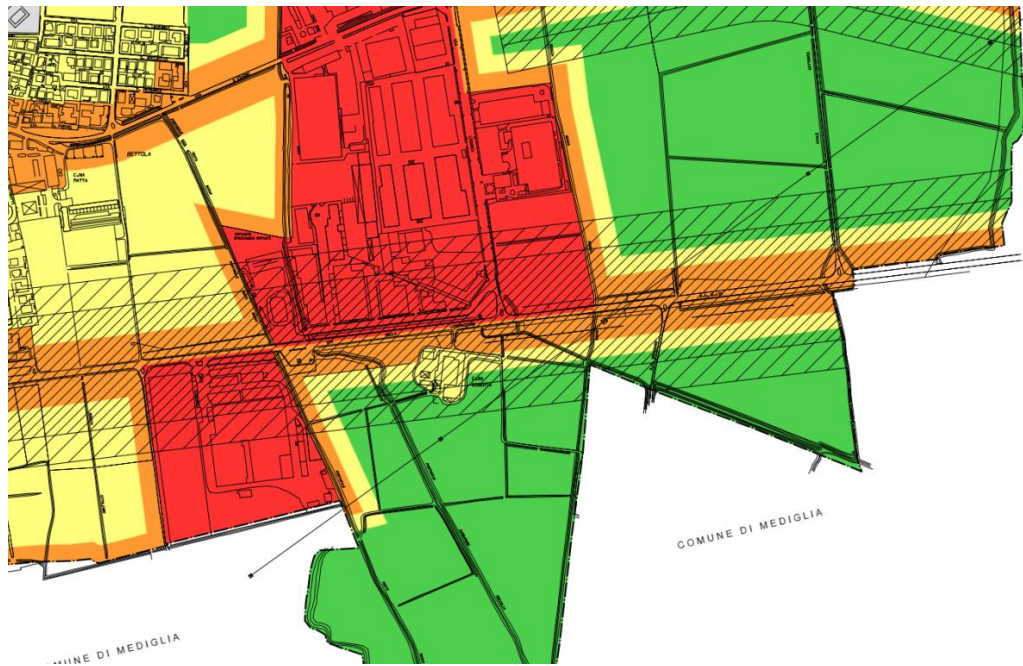
Fig.2 – Identificazione (freccia rossa) del comparto oggetto di richiesta di Variante identificato dal PGT come appartenente all’ambito di “La città Oltre la Paullese” (Estratto da Tav.1 dp del Documento di Piano)

## 2.Zonizzazione acustica Comunale

Come si evince dagli estratti dei documenti di inquadramento territoriale, per quanto riguarda il Piano di classificazione acustica, (Studio Architettura Gerosa, Giugno 2007) approvato con D.C.C. 44 del 28/06/2007; l’area della Variante appartiene alla **Classe V – Aree prevalentemente industriali** (Fig.1, aree in rosso).










Per la Classe V i valori limite assoluti di immissione (cioè i valori massimi di rumore che possono essere immessi da una o più sorgenti sonore nell’ambiente abitativo o nell’ambiente esterno, misurato in prossimità dei ricettori) sono pari a 60 dB (A) in periodo notturno e 70 dB(A) in periodo diurno.

Tutta la zona produttiva a cui appartiene l’area in esame appartiene alla medesima Classe V; in direzione Est e in direzione Sud, oltre alle fasce di pertinenza stradale, sono evidenti zone in Classe II (aree in verde) che corrispondono ad Aree prevalentemente residenziali.



**Fig.1** – Zonizzazione acustica del territorio comunale  
(Estratto da Tavola 4B “Zonizzazione acustica del territorio comunale”, Studio Architettura Gerosa, Giugno 2007)



LEGENDA		valore limite d'immissione dB(A) tempi di riferimento	
		diurno 08.00-22.00	notturno 22.00-06.00
Classi di destinazioni d'uso del territorio			
	CLASSE I: Aree particolarmente protette	50	40
	CLASSE II: Aree prevalentemente residenziali	55	45
	CLASSE III: Aree di tipo misto	60	50
	CLASSE IV: Aree di intensa attività umana	65	55
	CLASSE V: Aree prevalentemente industriali	70	60
	CLASSE VI: Aree esclusivamente industriali	70	70
	Fasce territoriali di pertinenza delle infrastrutture stradali di cui al D.P.R. 30 Marzo 2004 n° 142		
	Fascia A: 100 m		
	Fascia B: 150 m - 50 m		

**Fig.2** – Legenda- Zonizzazione acustica del territorio comunale  
(Estratto da Tavola 4B “Zonizzazione acustica del territorio comunale”, Studio Architettura Gerosa, Giugno 2007)

**La struttura di media vendita è compatibile con la classe acustica assegnata; l'oggetto della Variante – non comporta variazioni tali da avere possibili effetti sulla componente acustica.**



### 3. Considerazioni traffico e rumore indotto da attività commerciale alimentare

Il traffico veicolare legato alla funzione commerciale, e il conseguente inquinamento acustico ad esso correlato sono fattori da tenere in considerazione in fase di progettazione.

Si riportano in seguito le principali sorgenti di rumore per una maggiore chiarezza e comprensione del tema oggetto della relazione.

- **sorgenti puntuali o areali**, sono per esempio le attività industriali, artigianali, cantieri, i locali musicali, gli esercizi commerciali, gli impianti di condizionamento ecc.

L'area di esposizione al rumore riguarda essenzialmente le aree nell'intorno della sorgente. I livelli di rumore dipendono dall'intensità della sorgente, dalla sua collocazione spaziale e dalla sua presenza temporale. In funzione del tipo di impianto, il rumore emesso da queste sorgenti può essere a lungo stazionario oppure fluttuare alternando punte di breve intensità.

In generale, l'inquinamento acustico generato dalle sorgenti puntuali non mostra un significativo incremento nel tempo, soprattutto grazie all'applicazione delle norme che disciplinano le emissioni acustiche insieme alle procedure di pianificazione territoriale; tale approccio dovrebbe garantire la separazione delle sorgenti di rumore dalle zone residenziali.

L'insediamento della nuova attività commerciale pertanto rientra nelle sorgenti di rumore puntuali.

- **sorgenti lineari, ovvero il traffico veicolare**, ferroviario e aeroportuale. Il traffico stradale e quello ferroviario sono considerati sorgenti lineari rispetto all'area di impatto del rumore, parallela agli assi di scorrimento; il rumore prodotto può essere messo in relazione con i parametri del traffico e con le proprietà acustiche della superficie della sovrastruttura. Il rumore stradale, specie ad una certa distanza dagli assi di scorrimento, è un rumore di tipo stazionario non soggetto a significative fluttuazioni.

**Il traffico veicolare connesso all'insediamento della nuova attività commerciale rientra pertanto nelle fonti di rumore lineari.**

Il traffico veicolare rappresenta la principale fonte di inquinamento acustico nelle aree urbane, coinvolgendo la quasi totalità della popolazione residente. Le emissioni sonore prodotte dal traffico sono essenzialmente dovute al motore, allo scarico dei gas combusti, alle segnalazioni acustiche, alle caratteristiche aerodinamiche delle carrozzerie e al rotolamento dei pneumatici sulla superficie stradale, in particolare all'aumentare della velocità dei veicoli.

Per quanto riguarda il calcolo dell'indotto veicolare ci si rifà al D.G.R. n X/1193, dove al punto 5.5, paragrafo 1 vengono riportati gli indici relativi ai veicoli ogni metro quadro di superficie di vendita per alimentare (tab. 1) e per vendita non alimentare (tab. 2).

Le tabelle vengono riportate di seguito per una maggiore comprensione.

**Tab. 1 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita alimentare [1]**

Superficie di vendita alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita alimentare		
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)
0 - 3.000	0,25	0,20	0,30
3.000 - 6.000	0,12	0,10	0,17
> 6.000	0,04	0,03	0,05

**Tab. 2 - Veicoli attratti + generati ogni mq di superficie di vendita non alimentare [1]**

Superficie di vendita non alimentare [mq]	Veicoli ogni mq di superficie di vendita non alimentare		
	Venerdì (1)	Venerdì (2)	Sabato-Domenica (1)
0 - 5.000	0,10	0,09	0,18
5.000 - 12.000	0,08	0,06	0,14
> 12.000	0,05	0,04	0,06





Dai dati in tabella si evince che l'indotto veicolare dalla superficie di vendita destinata ad alimentare è maggiore rispetto a quello prodotto dai punti vendita non alimentare. La differenza Delta fra i due valori è di 0,15 veicoli ogni metro quadro di superficie.

Ai fini della valutazione di impatto sulla rete viaria e delle verifiche di sostenibilità trasportistica delle soluzioni ipotizzate per la viabilità afferente alle strutture di vendita risulta fondamentale pervenire ad una stima del traffico veicolare indotto dalle strutture di progetto.

In particolare la stima del traffico veicolare indotto è mirata a quantificare le variazioni nei flussi veicolari immessi sulla rete viaria rispetto allo stato attuale nell'ora di punta del pomeriggio (veicoli/ora nella fascia oraria 17:00-19:00).

Notoriamente infatti tale fascia oraria (insieme all'ora di punta del mattino) risulta quella potenzialmente più critica sotto il profilo del traffico, dal momento che sulla viabilità si sommano i flussi di rientro dal lavoro e legati agli spostamenti occasionali dei residenti con quelli indotti dagli acquisti presso le strutture di vendita di progetto.

Si precisa che nel seguito per "traffico indotto" si intende il traffico veicolare totale quale somma della componente di traffico attratta (in ingresso) e di quella generata (in uscita) dai comparti di progetto.

#### **4. Parametri di valutazione impatto traffico veicolare indotto**

Vengono esplicitati dei parametri di valutazione relativi all'impatto del traffico veicolare indotto dall'attività commerciale alimentare, considerando quanto sotto specificato si evidenzia che il delta maggiore della struttura commerciale alimentare viene nel nostro caso, mitigato acquisendo dei valori di **impatto trascurabili** rispetto a quelli già previsti e considerati nella valutazione originaria commerciale del comparto.

Considerando l'oggetto della nostra variante in rapporto ai fattori di valutazione riportati di seguito, il traffico veicolare indotto dalla trasformazione della destinazione da commerciale non alimentare ad alimentare risultano avere sul territorio impatto trascurabile.

Vengono di seguito riportati parametri di valutazione a documentazione di quanto sopra specificato.

##### **Tipologia insediamento commerciale**

E' valutato il maggiore impatto generato dalla tipologia dell'insediamento. In particolare le strutture organizzate in forma unitaria avendo una capacità attrattiva maggiore rispetto ai singoli punti vendita producono effetti d'impatto ed esternalità negative in misura più rilevante.

Per le strutture di "tipo misto" come la nostrale impatto non risulta essere di rilievo.

##### **Dimensioni dell'insediamento commerciale**

Si esprime una valutazione correlata alla dimensione del punto vendita. Questo fattore cioè, il taglio dimensionale, si applica anche in caso di modificazione di grandi strutture che non richiedano nuova superficie di vendita ovvero la cui superficie originaria sia già superiore a mq. 15.000.

L'impatto di riferimento per la nostra struttura è il seguente:

trascurabile per insediamenti fino a 5.000 mq che non richiedono superficie di vendita ex novo.

##### **Rapporto con il sistema della viabilità**

E' valutata la compatibilità del traffico generato dall'esercizio commerciale rispetto alla capacità della rete viabilistica locale e sovralocale, compresa la mobilità generata dal trasporto merci. Quest'ultima risulta non essere rilevante considerando l'approvvigionamento di una struttura commerciale alimentare di quelle dimensioni.

Questa valutazione è graduata in relazione al livello di compatibilità del traffico generato rispetto al sistema della accessibilità e della viabilità esistente e programmata; costituisce elemento di diniego la generazione di traffico tale da determinare condizioni di traffico eccessivo o incompatibile sulla rete primaria, principale e secondaria, così come definita dalla normativa vigente. Questo non rientra nel nostro caso in quanto la rete viabilistica del comparto è già strutturata per caratteristiche e peculiarità per una destinazione prettamente commerciale.

L'accesso carraio è collocato su Via Liguria tale via ha dimensioni tali da garantire agevolmente anche il passaggio di



mezzi di trasporto importanti, oltre il traffico veicolare ordinario. Inoltre si consideri che non essendoci nelle vicinanze zone residenziali non è presente il traffico residenziale.

Il comparto è servito direttamente con una immissione diretta dalla ex strada statale 415 Paullese (SS 415), ora strada provinciale ex SS 415 Paullese (SP ex SS 415) nella città metropolitana di Milano

Ai singoli parametri di questo fattore sono attribuibili i seguenti giudizi e punteggi:

- impatto trascurabile = compatibile senza effetto sul traffico = punti 3;

Per l'apparato prettamente commerciale ed industriale l'impatto del traffico indotto aggiuntivo risulta trascurabile.

**Non vi è nessuno consumo del suolo aggiuntivo in quanto non si tratta di una nuova costruzione ma di una variante interna ad capannone già esistente.**

Inoltre è limitata ad uno specifico comparto produttivo esistente – ed attualmente in disuso – localizzato in Via Liguria; non incide sul consumo di suolo, sul superamento dei livelli di qualità ambientale, sulle caratteristiche naturali dei luoghi o del patrimonio culturale

## **5.CONCLUSIONI**

**Considerate le valutazioni previsionale sopra esposte, si evince che l'incremento di traffico veicolare e il conseguente rumore indotto dall'insediamento di un'attività commerciale legata all'alimentare, rispetto all'attività commerciale risulta essere d'impatto trascurabile.**

Caponago, 14 Gennaio 2016

Il tecnico  
Architetto Eugenia Proserpio