



Comune di Liscate
Città Metropolitana di Milano



PIANO ATTUATIVO
COSTITUENTE VARIANTE AL P.G.T.
PER INSEDIAMENTO
ATTIVITA' DI LOGISTICA
AP1

VIA SAN PAOLO DELLA CROCE ANGOLO VIA VENEZIA

DOCUMENTO

RELAZIONE TECNICA ED ILLUSTRATIVA

COMMITTENTE

Soc. **FUTURA 2020 s.r.l.**
con sede in **BRESCIA** via **CRETA** N.52

PROGETTISTA

DIREZIONE LAVORI

ALLEGATO

Dott.Arch. Bottoni Alice

Via Monsignor Orsenigo, 2 - Melzo (MI)
tel. 02.95731467

A

COLLABORATORI

DATA

SCALA

SCALA PLOT

Geom. G. Bottoni
Geom. A. Ripamonti

Marzo 2021

DIM. FOGLIO

AGG.	DATA	DESCRIZIONE
0		
1		
2		
3		
4		
5		
6		

PERCORSO FILE

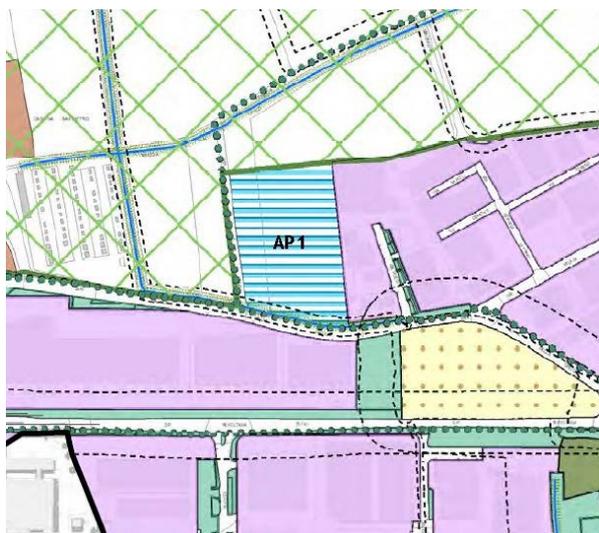
NOME FILE

1 - AREA DI INTERVENTO E PREVISIONI URBANISTICHE

Il Comune di Liscate è dotato di Piano di Governo del Territorio vigente approvato con delibera di C.C. n. 2 del 17/02/2017.

La presente ipotesi progettuale risulta in variante al PGT vigente , pertanto ai sensi dell'art. 14 comma 5 della L.R. 12/2005 si propone l'attuazione dell'iter di Piano Attuativo in variante al PGT, seguendo il procedimento previsto dalla stessa Legge Regionale.

L'area oggetto della presente proposta è situata nella zona industriale a Nord/Ovest del territorio comunale, tra la Via S. Paolo della Croce e la Via Venezia ed è inserita nel PGT vigente e normata nel Documento di Piano - Tavola DPp1_2 Mappa delle Previsioni di Piano , quale "Ambito di trasformazione prevalentemente artigianale e produttivo" - Ambito AP1.



Mappa delle previsioni del Piano delle regole



Stralcio sistema dei Vincoli

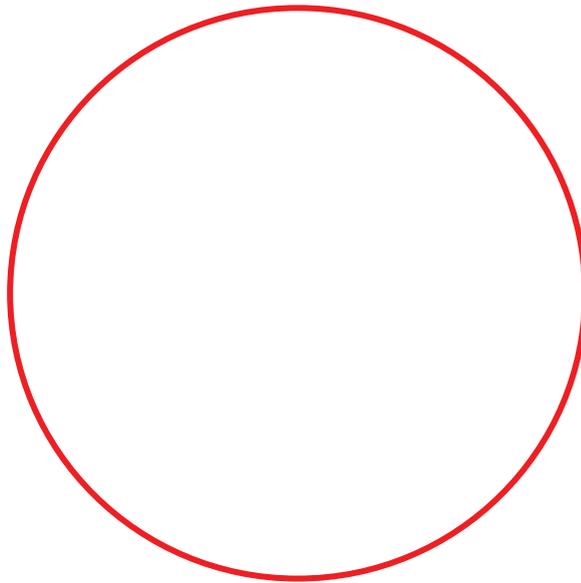
La zona in cui si colloca l'ambito di cui trattasi è caratterizzata da un contesto prevalentemente produttivo già interamente edificato, sostanzialmente si tratta dell'ultimo lotto non ancora edificato; nella zona sono presenti capannoni in cui sono insediate attività produttive artigianali di diverso tipo, nonché un insediamento di logistica - Bartolini spa - posto alla fine della via San Paolo della Croce lato sinistro in direzione località San Pietro.



Immagine aerea dell'area

Il lotto oggetto di questo intervento interessa una Superficie Territoriale di mq. 19.630,40 completamente ineditato ed è contraddistinta nel Nuovo Catasto Terreni come segue:

Comune di Liscate - Foglio 1 - Mappale 24 parte



Estratto Mappa Catastale.

La zona è servita da mezzi pubblici con fermata di autobus lungo la S.P. Rivoltana, ed è molto ben collegata alla viabilità di ampia scala infatti, per il tramite della S.P. 14 Rivoltana è facilmente raggiungibile sia con la Tangenziale Est - Esterna Milanese, che con la nuova Autostrada A-35 BeBreMi.

Allo stato attuale i terreni sono ineditati, com'è rilevabile nella precedente vista aerea, nonché dalle fotografie di seguito riportate.



2 – LA VARIANTE URBANISTICA

Come anzidetto il PGT vigente classifica l'area come "Ambito di trasformazione prevalentemente artigianale e produttivo" Ambito **AP1**, di cui la scheda d'ambito specifica indica quale destinazione d'uso prevalente "Produttivo" ed il Cap. 3 delle "Norme di Attuazione del PGT e definizione degli Ambiti di Trasformazione" , prevede che "è vietato su tutto il territorio comunale l'insediamento di nuove attività di logistica".

Il P.A. che si propone, prevede la realizzazione di un edificio destinato all'insediamento di attività per logistica, attività questa che in relazione alla viabilità di carattere sovracomunale presente, trova la sua giusta allocazione.

La scelta di sviluppare un insediamento di logistica nell'area di cui trattasi, e conseguentemente proporre variante urbanistica, deriva proprio dalla sua posizione nel territorio comunale già completamente edificato a carattere produttivo, nonché in relazione alla comoda accessibilità delle recenti infrastrutture viabilistiche realizzate, quali "tangenziale Est-Esterna" e nuova "autostrada A35", inoltre l'area è posta in zona decentrata rispetto all'edificato urbano residenziale del Comune di Liscate e quindi non interferisce minimamente con le peculiarità degli insediamenti residenziali urbani, caratteristiche queste che, come già detto, rendono l'area particolarmente adatta all'insediamento di attività per logistica.

Si propone pertanto di procedere con una variante urbanistica che consiste nel prevedere la possibilità di insediare attività di Logistica, esclusivamente nell'Ambito "AP1" .

Tale variante, pur interessando una norma di ordine generale, quindi applicabile a tutto il territorio comunale, per la parte relativa alla destinazione d'uso specifica richiesta di logistica, riguarderà unicamente l'ambito "**AP1**" , **non trovando applicazione della stessa per il restante territorio comunale.**

PROPOSTA TESTO DA MODIFICARE RELATIVAMENTE AL CAP. 3 DEL P.G.T.

NORME DEL PGT – CAP.3 VIGENTE	NORME DEL PGT – CAP.3 VARIATO
<p>Il consiglio comunale può con propria deliberazione, ammettere sulla base di specifici progetti, articolazioni e destinazioni d'uso diverse da quelle indicate dalle schede d'ambito del documento di piano e dal piano delle regole e servizi, ferma restando la stessa categoria urbanistica principale. La deliberazione è motivata sotto il profilo dell'opportunità dell'impatto ambientale e del carico urbanistico derivante. Il progetto dovrà avere apposita convenzione approvata in consiglio comunale.</p> <p>Le destinazioni complementari e compatibili sono sempre ammesse in quanto discendono dalla destinazione principale consentita.</p> <p><u>E' vietato su tutto il territorio comunale l'insediamento di nuove attività di logistica</u></p> <p><u>Le destinazioni d'uso esistenti alla data di adozione del presente PGT vengono riconfermate previa opportuna verifica dell'Ufficio Tecnico dell'effettiva destinazione d'uso insediata. Nel caso di interventi di demolizione e ricostruzione tali destinazioni d'uso potranno essere riconfermate</u> (es. <i>l'accertata presenza di una destinazione d'uso logistica alla data di adozione del vigente PGT in un ambito produttivo può essere mantenuta anche se tale destinazione non è ammessa dalla norma d'ambito. Nel caso di demolizione e ricostruzione di tale immobile a destinazione d'uso logistica la stessa potrà essere riconfermata anche nel caso in cui l'attuale normativa d'ambito non lo consenta</i>).</p> <p>L'insediamento di destinazioni compatibili e complementari fino ad un massimo del 25% della SLP complessiva comporta la corresponsione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria previsti per la Destinazione compatibile e complementare (es. <i>in insediamento produttivo gli uffici o laboratori oltre il 25% della SLP complessiva corrispondono gli oneri della destinazione direzionale</i>).</p>	<p>Il consiglio comunale può con propria deliberazione, ammettere sulla base di specifici progetti, articolazioni e destinazioni d'uso diverse da quelle indicate dalle schede d'ambito del documento di piano e dal piano delle regole e servizi, ferma restando la stessa categoria urbanistica principale. La deliberazione è motivata sotto il profilo dell'opportunità dell'impatto ambientale e del carico urbanistico derivante. Il progetto dovrà avere apposita convenzione approvata in consiglio comunale.</p> <p>Le destinazioni complementari e compatibili sono sempre ammesse in quanto discendono dalla destinazione principale consentita.</p> <p><u>E' vietato su tutto il territorio comunale l'insediamento di nuove attività di logistica, in conformità a quanto indicato al comma 1, il Consiglio Comunale può approvare Piani Attuativi costituenti variante al PGT, che prevedano l'insediamento di attività di logistica opportunamente motivati sotto il profilo della compatibilità ambientale e viabilistica, nonché dell'impatto derivante sulle zone residenziali esistenti.</u></p> <p><u>Pertanto, in fase di presentazione dei singoli Piani Attuativi rientranti in tali caratteristiche, sarà possibile proporre variante al PGT, relativamente all'attività di logistica da insediare, riservandosi l'Amministrazione Comunale di recepire o meno la proposta in base a specifiche valutazioni di vario ordine e grado. (tecniche, amministrative, politiche)</u></p> <p><u>Le destinazioni d'uso esistenti alla data di adozione del presente PGT vengono riconfermate previa opportuna verifica dell'Ufficio Tecnico dell'effettiva destinazione d'uso insediata. Nel caso di interventi di demolizione e ricostruzione tali destinazioni d'uso potranno essere riconfermate</u> (es. <i>l'accertata presenza di una destinazione d'uso logistica alla data di adozione del vigente PGT in un ambito produttivo può essere mantenuta anche se tale destinazione non è ammessa dalla norma d'ambito. Nel caso di demolizione e ricostruzione di tale immobile a destinazione d'uso logistica la stessa potrà essere riconfermata anche nel caso in cui l'attuale normativa d'ambito non lo consenta</i>).</p> <p>L'insediamento di destinazioni compatibili e complementari fino ad un massimo del 25% della SLP complessiva comporta la corresponsione degli oneri di</p>

	<p>urbanizzazione primaria e secondaria previsti per la Destinazione compatibile e complementare <i>(es. in insediamento produttivo gli uffici o laboratori oltre il 25% della SLP complessiva corrispondono gli oneri della destinazione direzionale)</i>.</p> <p>L'insediamento di destinazioni compatibili e complementari fino ad un massimo del 25% della SLP complessiva comporta la corresponsione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria previsti per la Destinazione compatibile e complementare <i>(es. in insediamento produttivo gli uffici o laboratori oltre il 25% della SLP complessiva corrispondono gli oneri della destinazione direzionale)</i>.</p> <p>L'insediamento di destinazioni compatibili e complementari fino ad un massimo del 25% della SLP complessiva comporta la corresponsione degli oneri di urbanizzazione primaria e secondaria previsti per la Destinazione compatibile e complementare <i>(es. in insediamento produttivo gli uffici o laboratori oltre il 25% della SLP complessiva corrispondono gli oneri della destinazione direzionale)</i>.</p>
--	---

3 - DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO

Il Piano Attuativo in oggetto prevede:

- la realizzazione di un edificio a carattere produttivo, in cui insediare attività di logistica, con accesso dei mezzi dalla Via Venezia ed uscita sulla Via San Paolo della Croce;
- la formazione di parcheggi pertinenziali e verde all'interno del lotto;
- la cessione di area con realizzazione di spazio pubblico con parcheggi prospiciente la Via S. Paolo della Croce;
- la cessione di area posta in fregio alla Via Venezia che il PTCP e di conseguenza il PGT individuano quale "area boscata" ai sensi art. 1 L.R. 8/76 e art. 51 PTCP.
In tale area insiste peraltro tronco di fognatura comunale;
- la realizzazione di due tratti di pista ciclopedonale lungo la via san Paolo della Croce e precisamente i tratti "G" - "H" - "I" ed "L" - "M" - "N" .

La soluzione architettonica proposta prevede la nuova costruzione di un edificio di semplice sagoma a pianta rettangolare ad un piano con ribalte che si affacciano sulla Via Venezia ed adiacente palazzina uffici di due piani; nella zona antistante le ribalte viene ricavato ampio spazio a parcheggio.

Le aree permeabili sono finite a prato con presenza di alberi ed arbusti nella misura prevista dalle norme del PGT.

La rete fognaria sarà suddivisa in acque meteoriche con dispersione per subirrigazione negli strati superficiali del sottosuolo e acque nere che verranno convogliate nella rete di fognatura comunale esistente, posta in fregio alla Via San Paolo della Croce, come da apposito progetto che verrà presentato all'ente gestore CAP HOLDING.

La rappresentazione planimetrica dell'edificio e le tipologie edilizie sono da ritenersi indicative sia per quanto riguarda la forma che per la dislocazione.

È stata infatti prevista una linea di galleggiamento dell'edificio in modo da mantenere inalterate le aree a servizi, e allo stesso tempo consentire variazioni relative alla disposizione degli stessi senza dover ricorrere ad una variante urbanistica del Piano Attuativo, demandando quindi al successivo Permesso di Costruire l'esatto dimensionamento dell'immobile.

Dal rilievo altimetrico e dall'indagine geotecnica è emerso che l'area in oggetto ha un dislivello di circa 30 cm procedendo da Est verso Ovest e di 70 cm sulla direttrice Nord – Sud per cui si è ritenuto opportuno impostare la quota ± 0.00 urbanistica su Via Venezia, all'altezza dell'ingresso carraio in progetto.

Per quanto riguarda la quota di progetto del parcheggio da cedere previsto nel P.A., sarà posizionata in piano rispetto alla quota della via San Paolo della Croce.

3.1 - L'EDIFICIO E GLI INDICI URBANISTICI

La proposta di variante non modifica gli indici urbanistici che restano

- Indice di Utilizzo Territoriale 0,50 mq/mq

- Rapporto di copertura 50%

SLP Max : mq 19.630,40 x 0,50 = mq. 9.815,20

SC Max: mq 19.630,40 x 50% = mq. 9.815,20

Il progetto prevede la realizzazione di:

SLP = mq. 8.900,00 < mq. 9.815,20

SC = mq. 8.500,00 + mq. 100,00 (volume tecnico) < mq. 9.815,20

4 - AREE PER SERVIZI PUBBLICI E OPERE DI URBANIZZAZIONE

Lo strumento urbanistico non prevede la realizzazione di opere di urbanizzazione in quanto la zona risulta completamente servita dalle necessarie infrastrutture, si provvede quindi alla sola realizzazione di parcheggio pubblico, quale servizio pubblico, nell'area in fregio alla Via San Paolo della Croce.

L'accesso al parcheggio avviene dalla via San Paolo della Croce tramite viabilità esistente.

Le dimensioni del medesimo sono le seguenti:

- marciapiede di larghezza pari a m 1,50;

- area di parcheggio di larghezza pari a m 2,20;
- sede di transito di larghezza pari a m 5,20;

Nell'area di sosta sono stati individuati gli spazi riservati a fruitori diversamente abili secondo le disposizioni normative vigenti.

Le aree per servizi pubblici previste nel progetto raggiungono complessivamente mq. 3.286,84 < a mq. 3.440,00 richiesti dalle norme del PGT (40% della Sc) quindi per la differenza di mq. 153,16 (3.440,00 - 3.286,84) si propone di provvedere per il tramite della monetizzazione .

Le aree per servizi pubblici di cui si propone la cessione comprendono:

- area destinata a parcheggio pubblico in fregio alla Via San Paolo della Croce di mq. 1.439,88 completa di opere per un costo complessivo di Euro 152.846,96.
- area posta in fregio alla Via Venezia individuata quale fascia boscata sia dal PTCP che dal PGT di complessivi mq. 1.846,96 ed in cui si prevede la messa a dimora di n. 5 "Acerus Campestre"; in tale area è presente anche tratto di fognatura comunale la cui realizzazione è stata oggetto di sottoscrizione di servitù di passaggio tra il CAP e l'allora proprietario delle aree Fondazione Invernizzi.

– Reti tecnologiche:

Nel parcheggio di nuova realizzazione si provvede alla realizzazione di una nuova rete per la raccolta delle acque meteoriche, provvista di disoleatore e vasca di laminazione della capienza di 28 mc. che andrà a scaricare nella cameretta CAP n. 144. Data la conformazione altimetrica dell'area, sostanzialmente pianeggiante è stato necessario prevedere una stazione di sollevamento.

Per detto impianto fognario, la società Cap Holding S.p.A. (Ente gestore della rete di fognatura) in data _____ ha espresso il proprio parere favorevole che viene allegato alla presente relazione.

Si prevedono anche gli allacciamenti della rete acqua, telefonia / fibra ottica ed energia elettrica. Per quest'ultima utenza si prevede nell'ambito del Piano Attuativo la realizzazione di opportuna cabina elettrica di trasformazione, qualora necessaria.

Si rimanda agli specifici elaborati relativi al progetto preliminare delle opere di urbanizzazione primaria per una più dettagliata descrizione delle stesse.

– Area a verde:

Si prevede la realizzazione di una fascia a verde (quale Standard in cessione) posta in fregio alla via Venezia, con la relativa messa a dimora di filari alberati ad integrazione dell'esistente.

Nei paragrafi che seguono si riportano in modo più dettagliato gli aspetti legati al trattamento del sistema della viabilità, dello spazio aperto e dello spazio costruito, così come sviluppati all'interno del progetto di Piano Attuativo.

5 - IL SISTEMA DELLA VIABILITA'

In merito al sistema della viabilità è stato dato elaborato lo studio di impatto viabilistico (Allegato E), finalizzato alla verifica degli effetti generati dal traffico pesante e leggero attualmente in atto nell'area. Lo studio evidenzia che la rete infrastrutturale esistente, adiacente l'area oggetto di intervento, è costruita sull'asse Ovest-Est della vecchia S.P. 14 "Rivoltana" e lungo la direttrice nord-sud dall'autostrada A58 "Tangenziale est esterna di Milano" (in corrispondenza dell'intersezione fra la A58 e la variante alla S.P.14, denominata A35-VAR è presente uno svincolo denominato "Liscate") e dalle S.P. 39 "della Cerca" e S.P. 13 "Monza - Melzo".

Questa viabilità si trova in ottimo stato e ha funzione di collegamento tra i centri abitati e le infrastrutture con cui si interseca.

Le principali intersezioni sono gestite da rotatorie di dimensioni adeguate atte a garantire la fluidità sia del traffico leggero che pesante.

Si deve inoltre considerare che all'interno del territorio, di cui l'area in esame fa parte, i recenti mutamenti dovuti alle nuove opere di potenziamento della viabilità provinciale e regionale (Tangenziale Est Esterna Milanese e Bre-Be-Mi), hanno ridefinito in senso positivo la distribuzione del traffico, decongestionando, come prevedibile, l'intera viabilità.

Lo studio condotto valuta quindi gli effetti generati sul traffico, dalla realizzazione dell'insediamento produttivo in questione, nell'attuale scenario con le nuove infrastrutture viabilistiche sopra menzionate.

5.1 - LA PISTA CICLOPEDONALE

A titolo di standard qualitativo ed a compensazione della possibilità di poter esercitare attività di logistica mediante approvazione di una variante alle NTA del PGT, perseguendo l'obiettivo dell'Amministrazione Comunale di potenziare la mobilità lenta di collegamento con i Comuni contermini, il Piano Attuativo propone la realizzazione di due tratti di pista ciclopedonale da realizzarsi lungo la Via San Paolo della Croce, nell'esistente tessuto produttivo posto a nord ovest del territorio comunale.

I tratti di cui trattasi, fanno parte di un più ampio obiettivo dell' Amministrazione Comunale che prevede la realizzazione di pista ciclopedonale in collegamento fra i territori del Comune di Liscate e del Comune di Vignate. Tale intervento è previsto nelle tavole del PGT , ove tale pista parte dall'abitato di Liscate e termina con il collegamento con l'esistente pista ciclopedonale posta sul territorio di Vignate.

I tratti "G" - "H" - "I" ed "L" - "M" - "N" , di cui si propone la realizzazione, iniziano, per il primo tratto, dall'area antistante la ditta "Brevetti Sisti", dove si congiunge con la pista in fase di realizzazione da parte del Comune di Liscate e termina nell'area antistante l'insediamento oggetto di Piano Attuativo, mentre per il secondo tratto, dalla via Venezia e termina all'altezza dell'insediamento residenziale esistente denominato "Cascine San Pietro", collegandosi così all'esistente pista ciclopedonale. Nello specifico nella redazione del progetto, sono state rispettate tutte le prescrizioni previste dal Codice della Strada, relativamente alla realizzazione di piste ciclopedonali, in merito alla

sicurezza delle stesse. Tutto il percorso è protetto lateralmente da cordoli in cls della larghezza di cm. 50 o new-jersey h. cm. 45, ben evidenziati da apposita colorazione gialla, per evitare possibili accessi da parte di automezzi di qualsiasi tipo. Dove il tragitto della pista incrocia attraversamenti veicolari, saranno posizionati in posizione sfalsata, appositi archetti dissuasori per impedire l'accesso ai motocicli, corredati da appositi cartelli stradali di segnalazione di fine del tratto di pista ciclabile ed inizio dell'attraversamento "pedonale", con bici a mano fino al di là dello stesso.

Gli interventi previsti per la realizzazione della pista ciclopedonale sono i seguenti:

- cordonature prefabbricate in calcestruzzo larghezza cm. 50 per la delimitazione del percorso ciclopedonale, costituente lo spartitraffico;
- tubazione in pvc per scarico acque meteoriche soprasuolo su area a verde laterale alla pista ciclopedonale;
- sottofondo pista ciclopedonale in materiale arido misto di cava rullata spessore minimo cm. 35;
- massetto pista ciclopedonale in materiale stabilizzato fine, spessore minimo cm. 10;
- tout-venant bitumato spessore minimo cm 10 rullato;
- finitura superficie di rotolamento della pista ciclopedonale in conglomerato bituminoso fine (tappetino) spessore minimo cm. 3 rullato;
- dissuasori verticali a transenna para-pedonale in ferro zincato;
- segnaletica verticale in ferro zincato;
- segnaletica orizzontale con strisce in vernice bianca e base attraversamenti colorati;

6 - IL SISTEMA DELLO SPAZIO COSTRUITO

L'ipotesi progettuale degli edifici ha tenuto conto sia dell'analisi del territorio e delle caratteristiche altimetriche e geologiche, che delle esigenze delle committenza.

L'altimetria delle aree del Piano Attuativo conferma:

- l'andamento sostanzialmente pianeggiante procedendo da Est verso Ovest – ove gli antipodi della lottizzazione distano circa 120 m. - con dislivello nell'ordine di 30 cm;
- l'andamento non del tutto pianeggiante, procedendo da Nord verso Sud – ove gli estremi della lottizzazione distano circa 190 m. - con dislivello nell'ordine di 70cm;

Dalle indagini geotecniche, Allegato D alla proposta di Piano di Lottizzazione, si rilevano le escursioni della falda freatica che seguono:

- livello di soggiacenza minimo accertato nei mesi invernali e primaverili pari a -3,50 / -4,50 m dal piano medio del terreno esistente
- livello di soggiacenza massimo accertato nei mesi autunnali e estive pari a -1,50 / -1,80 m dal piano medio del terreno esistente

In base alla diagnostica geotecnica il piano di posa delle fondazioni potrà essere posto ad 1,50 m sotto la quota campagna attuale.

Data l'altezza dell' edificio (massimo 12,00 m) le opere di mitigazione ambientale, così come previsto dal P.G.T. vigente (si veda anche il capitolo relativo al sistema dello spazio aperto), sono sostanzialmente demandate ad alberature di alto fusto che, in unico filare, costituiscono barriera visiva verso la zona di edificazione.

Per quanto riguarda lo spazio destinato ad attività produttiva ed i relativi impianti tecnologici si prevede per la loro realizzazione l'utilizzo delle classiche caratteristiche dei capannoni prefabbricati.

Qui è possibile ipotizzare che raramente saranno presenti impianti di climatizzazione invernale e/o estiva. Saranno invece presenti impianti elettrici per l'illuminazione e lo svolgimento delle attività lavorative.

E' previsto lo sfruttamento dell'energia solare mediante sistemi fotovoltaici in copertura in ausilio alla fornitura elettrica tradizionale per meglio adeguare le costruzioni alle normative vigenti in merito al quantitativo minimo di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili. Questi aspetti saranno oggetto di specifica progettazione durante l'elaborazione del progetto esecutivo.

Per quanto concerne la produzione di acqua calda sanitaria, l'immobile sarà dotato di impianto solare termico installato in copertura ottemperando alle richieste della normativa tecnico-giuridica vigente.

7 - IL SISTEMA DELLO SPAZIO APERTO

La progettazione dello spazio aperto sarà oggetto di un più approfondito studio in fase di presentazione del titolo abilitativo, quando sarà più probabile conoscere l'utilizzatore finale e le sue specifiche esigenze operative.

Per questa fase della progettazione si è ritenuto opportuno concentrare lungo il perimetro della costruzione le aree pavimentate destinate sia alla manovra che alla sosta degli automezzi che per le eventuali operazioni di carico e scarico.

Queste aree saranno dimensionate secondo le esigenze delle attività che si insedieranno e comunque, per quanto attiene agli spazi di sosta, nel rispetto della Legge 122/89.

Le superfici permeabili saranno reperite in quantità superiore rispetto a quanto richiesto dalle Norme Tecniche comunali relative agli ambiti e dal Regolamento Locale di Igiene,

La scelta dell'essenza arborea è ricaduta sull' "Acerus Campestre" in quanto questa specie è già esistente ed appartenente a quelle autoctone.

Nel progetto la fascia verde è stata sviluppata lungo la via Venezia per mitigare l'intervento.

8 - IMPEGNATIVA AGLI SCARICHI (RETE FOGNARIA INTERNA AL LOTTO)

Gli scarichi fognari deriveranno da effluenti assimilabili agli scarichi civili.

Il lotto prevede una triplice rete di raccolta, così come rilevabile dalla tavola 8, ovvero:

- Rete acque nere: collette le acque degli scarichi assimilati al civile (servizi igienici); ogni scarico sarà dotato di pozzetto di prelievo e campionamento a monte del pozzetto Firenze di ispezione-sifone-braga e sarà collegato alla dorsale fognaria delle acque nere prevista nel P.A.. La

realizzazione di detta rete avverrà con l'impiego di tubazione di idoneo diametro in pvc pesante e pozzetti d'ispezione sifonati in cls prefabbricati dotati di chiusino in ghisa carrabile.

- Rete acque meteoriche di copertura: destinata a convogliare le sole acque meteoriche decadenti dalla copertura, che verranno raccolte in una trincea drenante di raccolta e dispersione, posta sul confine nord del lotto.

La realizzazione di detta rete avverrà con l'impiego di tubazione di idoneo diametro in pvc pesante e pozzetti d'ispezione al piede dei pluviali in cls prefabbricati .

- Rete acque meteoriche di dilavamento dei piazzali: le acque di dilavamento delle superfici pavimentate, verranno raccolte mediante caditoie milano opportunamente distribuite su tali aree, quindi verranno recapitate in vasca desolatrice e pompate con pompa di sollevamento alla trincea drenante di raccolta e dispersione, posta sul confine nord del lotto.

Il lottizzante si impegna sin d'ora affinché le opere siano eseguite nel rispetto della legislazione in materia vigenti al momento dell'esecuzione delle stesse e preventivamente autorizzate dall'Ente gestore della pubblica fognatura.

9 - PREVISIONE IMPATTO ACUSTICO

Per quanto riguarda lo studio relativo alla previsione di impatto acustico si rimanda alla documentazione allegata (Allegato D), redatta ai sensi dell'articolo 8 comma 4 della Legge 26 ottobre 1995 n° 447 "Legge quadro sull'inquinamento acustico".

La modalità di esecuzione dello studio, con particolare riferimento alle prove in loco, posizione microfoni, fasce orarie, ecc., sono state valutate in relazione agli insediamenti esistenti, in relazione all'orario lavorativo ed al flusso veicolare verificato.

Il Comune di Liscate è dotato di Piano di Classificazione Acustica del Territorio Comunale, ma non risulta aggiornato alle nuove disposizioni del P.G.T. quanto l'aggiornamento, risulta al momento esclusivamente adottato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 03.02.2011.

In base alla classificazione attualmente in vigore l'area interessata dal Piano Attuativo ricade in varie classi "Classe III – di tipo misto", "Classe IV – area di intensa attività umana" e "Classe V – aree prevalentemente industriali".

In data 17 giugno 2010 con protocollo n° 8613 Il Comune rispondeva all'istanza depositata in data 16 giugno 2010 con protocollo n° 8426, avanzata per conto dei lottizzanti, proponendo agli stessi di considerare l'intero ambito di intervento facente parte della "classe V – aree prevalentemente industriali", impegnandosi infine all'aggiornamento del predetto Piano di Zonizzazione Acustica entro l'anno 2010.

Nell'adeguamento della classificazione acustica del territorio comunale l'area in oggetto, infatti, risulta essere completamente in "Classe V", tale strumentazione al momento esclusivamente adottata, come anzidetto, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 2 del 03.02.2011.

10 - QUADRO AMBIENTALE

Dal punto di vista della geologia l'area oggetto di intervento si colloca in una fascia di media pianura caratterizzato da un andamento morfologico blando. Il terreno destinato agli edifici è posto in pianura alla quota media di 113-114 m s.l.m..

La falda si colloca a quota 115 – 116 m e fluisce da Nord-Nord Ovest a Sud – Sud Est.

I sondaggi effettuati non hanno evidenziato particolari filtrazioni di acqua nel sottosuolo, almeno fino alla quota della falda freatica stimata a circa – m. 1,6 / – m. 2,0.

Il lotto è posto su depositi di formazioni quaternarie continentali cioè di ghiaie in prevalenza a matrice sabbiosa e limosa. Dalle prove effettuate e dagli scavi visibili nei dintorni si è ricavato lo schema stratigrafico sotto riportato:

- fino a 0.30 m: terreno vegetale da asportarsi;
- da 0.30 m. a – 1.50 / 2.40 m: sabbie limose sciolte soggette all'oscillazione del livello di falda parzialmente sature;
- da – 1.50 / 2.40 m. a – 3.90 / 5.10 m: sabbie con ghiaie moderatamente addensate sature;
- da – 3.90 / 5.10 m. a – 6.00 / 6.60 m: sabbie e ghiaie in matrice limosa poco addensate sature;
- oltre – 6.00 / 6.60 m: sabbie e ghiaie da moderatamente a mediamente addensate sature;

Per i dettagli si rimanda alla più completa Indagine geotecnica elaborata dal tecnico incaricato, Allegato D.

11. RETE DI RACCOLTA ACQUA METEORICA E SISTEMA DISPERDENTE SUL NUOVO PARCHEGGIO

Il dimensionamento del sistema di scarico delle acque di origine meteorica provenienti dal nuovo parcheggio pubblico posto fronte via San Paolo della Croce, dalla quale si accede, è basato sui parametri riferiti ai dati di possibilità pluviometrica registrati della stazione di Carate Brianza.

- Evento pluviometrico caratterizzato da una intensità di precipitazione pari a 49,1 mm/ora (dato desunto dalla stazione pluviometrica di Carate Brianza, curva di possibilità pluviometrica $T_r = 10$ anni);
- Superficie impermeabile del lotto (sedi stradali e parcheggi.);
- Coefficiente di afflusso alla rete ϕ 0,90;

$$Q_{\max} = \frac{Sup \times \phi \times j}{3600}$$

- Q_{\max} = portata massima di pioggia (l/s);
- Sup. = superficie impermeabile (mq);

ELENCO DEGLI ELABORATI COSTITUENTI IL PIANO ATTUATIVO “AP1”

- Tav.1: Estratto mappa catastale;
Estratto P.G.T. vigente;
Estratto aerofotogrammetrico;
Estratto Carta Tecnica Regionale;
Estratto vincoli;
- Tav.2: Planimetria (ortofoto) riportante il rilievo fotografico dell'area interessata al P.A.;
- Tav.3: Rilievo piano altimetrico - Profili longitudinali stato di fatto;
- Tav.4: Calcolo Superficie Territoriale di intervento, con conteggio analitico (formula di Erone) a seguito di rilievo topografico, con rappresentazione dello stato attuale dei luoghi, delle essenze arboree insistenti sull'area in oggetto e delle quote altimetriche;
- Tav.5: Calcolo delle superfici d'intervento, con conteggio analitico, relativamente alla Superficie coperta, alla Superficie a Standard in cessione (Superficie a parcheggio e Superficie a verde) e Superficie da monetizzare per standard mancanti;
- Tav.6: Planivolumetrico con verifiche della capacità edificatoria (Sc e SIp);
- Tav.7: Tipologie edilizie - Prospetti e sezioni schematiche dell'immobile proposto nel P.A.;
- Tav.8: Planimetria schema fognatura acque nere, acque dilavamento piazzali e acque meteoriche;
- Tav.9: Foto inserimento dell'edificio in progetto nel contesto urbanistico esistente;
- Tav.10: Render dell'edificio in progetto;
- Tav.11: *Opere di Urbanizzazione primaria*
Planimetria quotata con segnaletica;
- Tav.12: *Opere di Urbanizzazione primaria*
Planimetria degli Impianti;
- Tav.13: *Opere di Urbanizzazione primaria*
Planimetria schema fognatura - Profilo longitudinale;
- Tav.14: *Opere di Urbanizzazione primaria*
Sezioni trasversali su parcheggio;
- Tav.15: *Opere di Urbanizzazione primaria*

Planimetria area verde;

- Tav.16: *Opere di Urbanizzazione primaria*
Sezioni trasversali su area verde Standard fronte Via Venezia;
- Tav.17: *Pista Ciclopedonale* tratto "G - H - I"
Rilievo Plano-altimetrico;
- Tav.18: *Pista Ciclopedonale* tratto "G - H - I"
Planimetria - Stato di fatto e Stato di progetto;
- Tav.19: *Pista Ciclopedonale* tratto "G - H - I"
Profilo longitudinale e Sezioni trasversali;
- Tav.20: *Pista Ciclopedonale* tratto "G - H - I"
Particolari costruttivi e Sezioni;
- Tav.21: *Pista Ciclopedonale* tratto "G - H - I"
Planimetria - Segnaletica stradale;
- Tav.22: *Pista Ciclopedonale* tratto "G - H - I"
Piano Particellare;
- Tav.23: *Pista Ciclopedonale* tratto "L - M - N"
Rilievo Plano-altimetrico;
- Tav.24: *Pista Ciclopedonale* tratto "L - M - N"
Planimetria - Stato di fatto e Stato di progetto;
- Tav.25: *Pista Ciclopedonale* tratto "L - M - N"
Profilo longitudinale e Sezioni trasversali;
- Tav.26: *Pista Ciclopedonale* tratto "L - M - N"
Particolari costruttivi e Sezioni;
- Tav.27: *Pista Ciclopedonale* tratto "L - M - N"
Planimetria - Segnaletica stradale;
- Tav.28: *Pista Ciclopedonale* tratto "L - M - N"
Piano Particellare;
- All.29: *Pista Ciclopedonale* tratti "G - H - I" e "L - M - N"
Visure Catastali Particelle oggetto di esproprio;
- All.30: *Pista Ciclopedonale*
 - a) Relazione generale ai sensi dell'art. 25 del dPR 207/2010;
 - b) Relazione tecnica e specialistica ai sensi dell'art. 26 del dPR 207/2010;
 - c) Studio di Impatto Ambientale e Studio di Fattibilità Ambientale ai sensi dell'art. 27 del dPR 207/2010;

d) Censimento e progetto di risoluzione delle interferenze - Art. 24 lett. h del dPR 207/2010;

- All.31: *Pista Ciclopedonale*
Capitolato speciale descrittivo e prestazionale degli elementi tecnici;
- All.32: *Pista Ciclopedonale*
Quadro Economico - Computo Metrico Estimativo - Elenco Prezzi Unitari;
- All.33: *Pista Ciclopedonale*
Piano di Sicurezza e Coordinamento (D.Lgs.81/08) - Oneri per la Sicurezza
- Cronoprogramma dei lavori;

ALLEGATI:

- Allegato A: Relazione tecnica ed illustrativa del P.A.;
- Allegato B: Copia titoli di proprietà;
- Allegato C: Stralcio norme P.G.T. vigente e Scheda d'Ambito, con modifica al P.G.T. vigente, relativamente all'edificabilità ai fini della logistica;
- Allegato D: Relazione geologica e sismica e Relazione di invarianza idraulica e idrologica;
- Allegato E: Valutazione impatto viabilistico;
- Allegato F: Valutazione previsionale di impatto acustico;
- Allegato G: *Opere di Urbanizzazione primaria*
Computo metrico estimativo;
- Allegato H: *Opere di Urbanizzazione primaria*
Elenco Prezzi Unitari;
- Allegato I: *Opere di Urbanizzazione primaria*
Capitolato speciale d'appalto;
- Allegato L: Bozza di Convenzione
