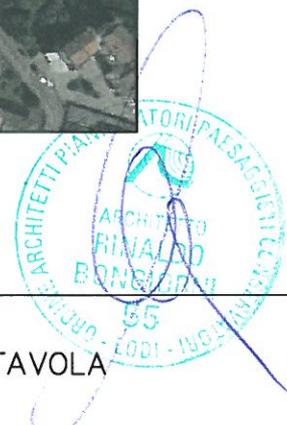




TADA S.R.L.
 Sede Legale e Operativa:
 V.le Milano n° 71 - 26900 LODI
 Cod. Fisc.: 1101481056
 Part. IVA: 03570750178



COMUNE DI	: Lodi (LO)	TAVOLA
COMMITTENTE	: TADA s.r.l. V.le Milano n° 71 Lodi (LO)	DATA: Settembre 2017
LAVORO	: P.I.I. per cambio di destinazione d'uso immobile in V.le Milano n° 81 Fg. 19 Mapp. 118 Sub. 703 e Mapp. 291	AGGIORNAMENTO: Ottobre 2017
OGGETTO	: rapporto preliminare verifica di assoggettabilità alla VAS	SCALA: PROGETTO N°

dottor architetto Rinaldo Bongiorno
 Viale IV NOVEMBRE 21 26900 LODI tel. 0371/423302 fax. 0371/421507
 c.f. BNG RLD 54B05 F028F p.iva 04990210157 e-mail: BONGIO30@archrin.it

RAPPORTO PRELIMINARE
VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ ALLA VAS
DEL PII IN VARIANTE AL PdR DEL PGT DI LODI

indice

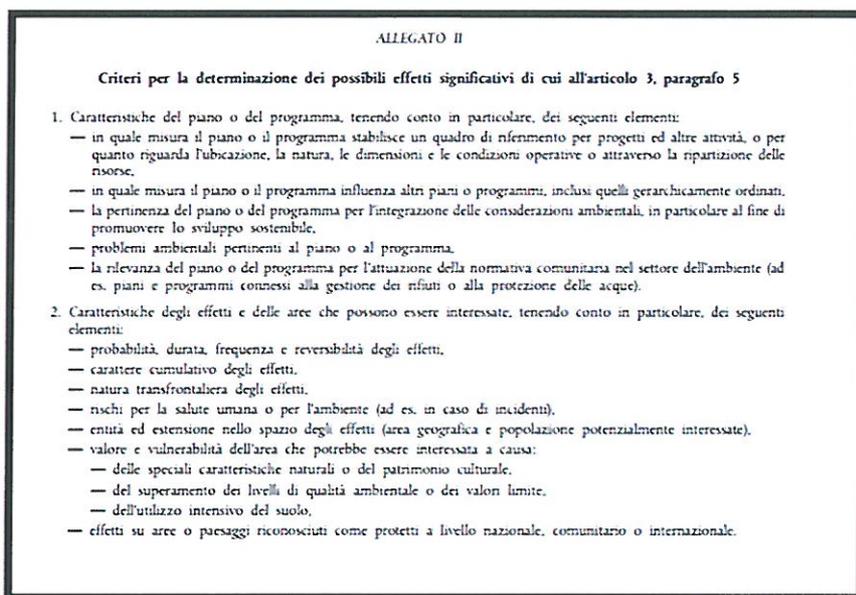
1	PREMESSA.....	3
2	CONTENUTI E STRUTTURA DEL RAPPORTO PRELIMINARE.....	4
3	INQUADRAMENTO TERRITORIALE.....	5
4	I CONTENUTI DEL P.I.I.....	9
5	VERIFICA DELLE POSSIBILI INTERFERENZE CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE.....	11
5.1	Pianificazione regionale.....	11
5.2	Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Adda Sud	12
5.3	Pianificazione Provinciale	12
5.3.1	PTCP vigente	12
5.4	Pianificazione Comunale	14
5.4.1	PGT vigente.....	14
5.4.2	Piano della Mobilità Urbana_Piano Generale del Traffico Urbano	15
5.4.3	Piano di zonizzazione acustica.....	19
6	Prima Sintesi	21
7	VALUTAZIONE DELLA MATRICE AMBIENTALE E TERRITORIALE	22
7.1	Acque superficiali e sotterranee.....	22
7.2	Flora, fauna e rete ecologica	22
7.3	Rumore	22
7.4	Aria.....	23
7.5	Suolo	23
7.6	Consumo di suolo	23
7.7	Mobilità	23
7.8	Paesaggio	23
7.9	Economia locale.....	24
7.10	Sistema dei servizi	24

1 PREMESSA

Il presente Rapporto preliminare costituisce l'elaborato necessario ai fini della Verifica di Assoggettabilità alla VAS del PII in oggetto in variante al PdR.

L'analisi che si propone vuole fornire le informazioni, i dati e le indagini ambientali finalizzate alla verifica dei potenziali effetti significativi sull'ambiente prodotti dall'attuazione del PII.

Il riferimento normativo fondamentale, al fine di una corretta valutazione degli effetti di piani e programmi sull'ambiente, è la Direttiva 2001/42/CEE ed in particolare l'Allegato II alla stessa.



A livello regionale la LR 12/2005 all'art. 4 stabilisce che le varianti del Piano delle Regole e del Piano dei Servizi siano soggette a Verifica di assoggettabilità a Vas.

2 CONTENUTI E STRUTTURA DEL RAPPORTO PRELIMINARE

L'esclusione di una variante di Piano dalla procedura di VAS è subordinata, secondo quanto stabilito dalla DGR n. 9/761 del 10 novembre 2010 , alla contemporanea sussistenza dei seguenti requisiti:

1. la variante non deve costituire quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE e successive modifiche;
2. la variante non deve produrre effetti sui siti di cui alla direttiva 92/43/CEE;
3. determinano l'uso di piccole aree a livello locale e/o comportano modifiche minori.

I documenti predisposti nel processo di verifica di assoggettabilità alla VAS è il seguente:

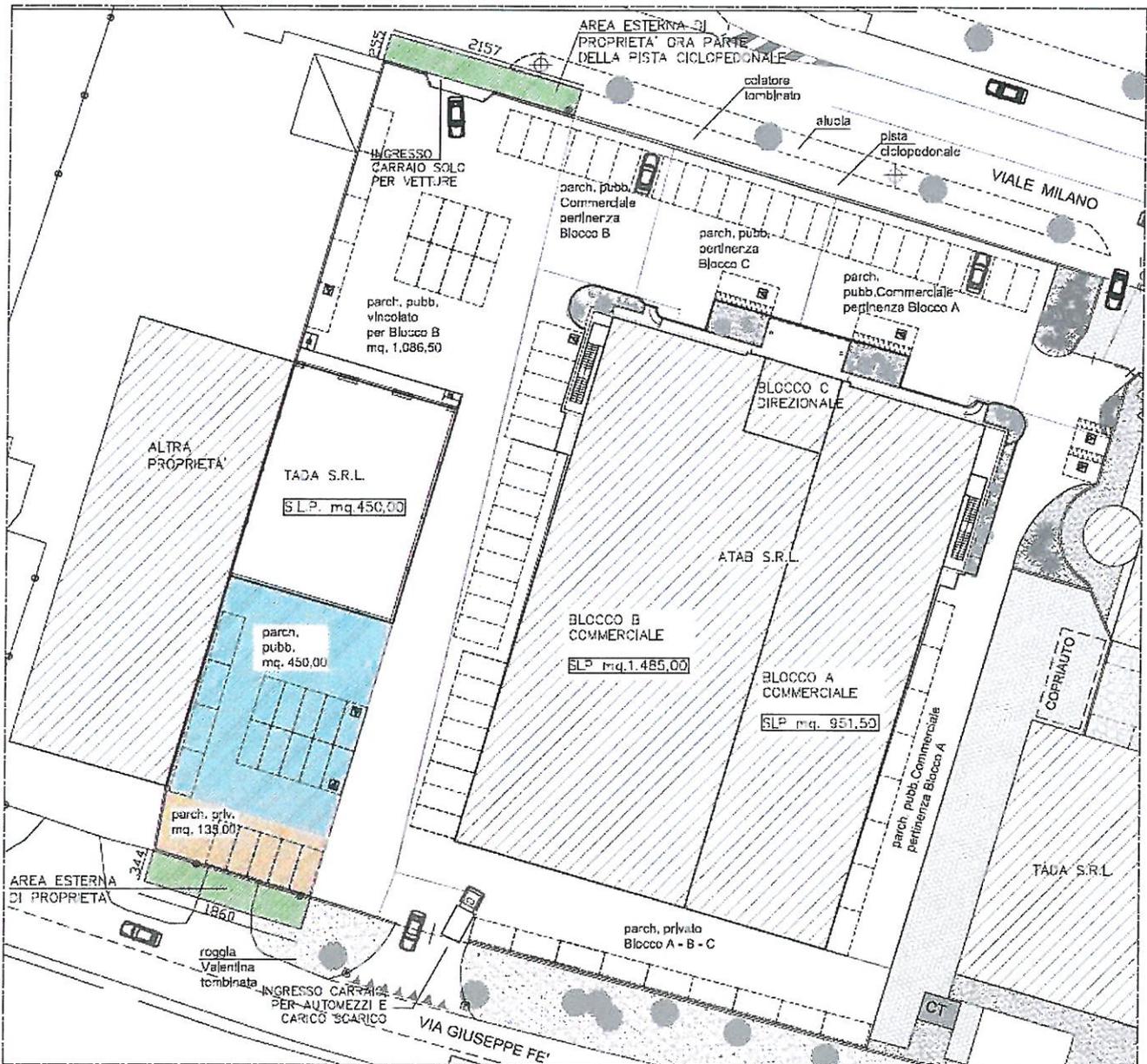
- Rapporto preliminare: deve fornire "le informazioni e i dati necessari alla verifica degli effetti significativi sull'ambiente, sulla salute e sul patrimonio culturale facendo riferimento ai criteri dell'allegato II della direttiva 2001/42/CE".

Di seguito si riporta il modello metodologico procedurale e organizzativo della verifica di assoggettabilità alla VAS. (rif. DGR 25 luglio 2012, n. 9/3836)

Fase del P/P	Processo P/P	Verifica di assoggettabilità alla VAS
Fase 1 Orientamento	P1.1 Orientamenti iniziali della variante al PdS e al PdR	A1.1 Verifica delle interferenze con i Siti di Rete Natura 2000 - Valutazione di incidenza (zps / sic)
	P1.2 Definizione schema operativo della variante	A1.2 Definizione schema operativo per la Verifica e mappatura del pubblico e dei soggetti competenti in materia ambientale coinvolti
		A1.3 Rapporto preliminare della proposta di variante e determinazione degli effetti significativi - allegato II, Direttiva 2001/42/CE
	messa a disposizione e pubblicazione su web (trenta giorni) del rapporto preliminare avviso dell'avvenuta messa a disposizione e della pubblicazione su web comunicazione della messa a disposizione ai soggetti competenti in materia ambientale e agli enti territorialmente interessati	
Decisione	L'autorità competente per la VAS, d'intesa con l'autorità procedente, assume la decisione di assoggettare o meno la variante alla valutazione ambientale (entro 45 giorni dalla messa a disposizione) e informazione circa la decisione assunta	

3 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto della presente relazione è localizzata ad Ovest del centro abitato lungo la ex *Via Emilia* in un Ambito urbano che, secondo quanto descritto dalle tavole del PdR, è caratterizzato prevalentemente da Tessuto produttivo e residenziale con sporadica, se non inesistente, presenza del Tessuto commerciale.

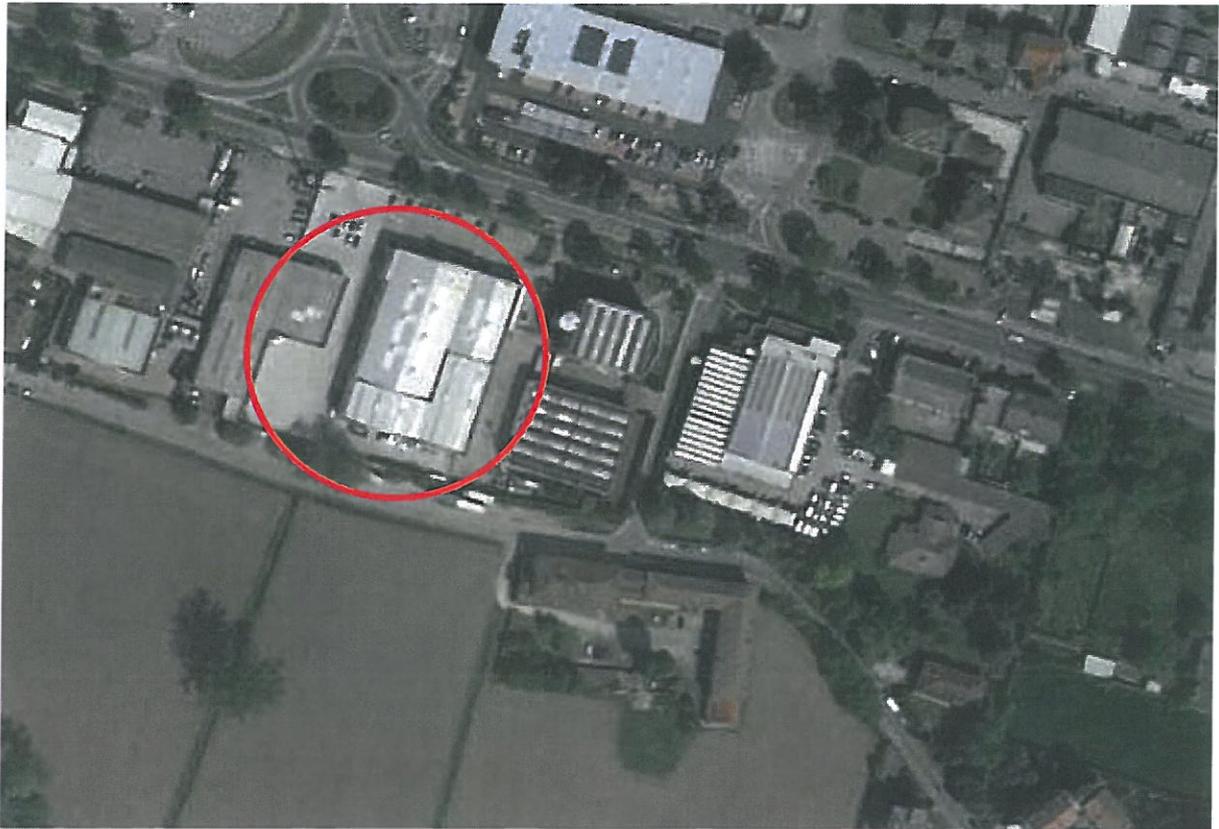


L'area oggetto di PII ha una Superficie Territoriale (St) pari a 1.072,00 mq così suddivisi:

- Superficie coperta 450,00 mq.
- Area di pertinenza 622,00 mq.

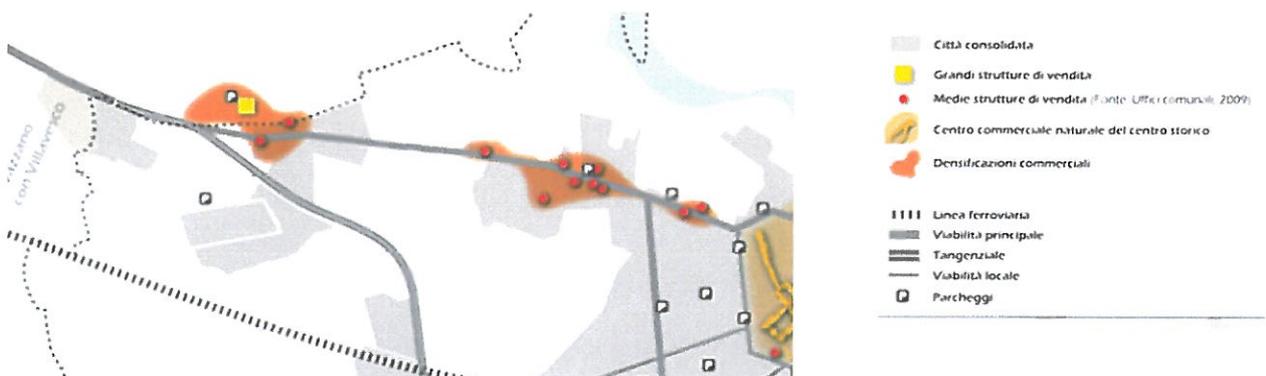
Su tale area insiste un edificio con Slp complessiva di 450,00 mq. da tempo sfitto, con destinazione produttivo/artigianale.

L'area si affaccia su Viale Milano e via Giuseppe Fé.

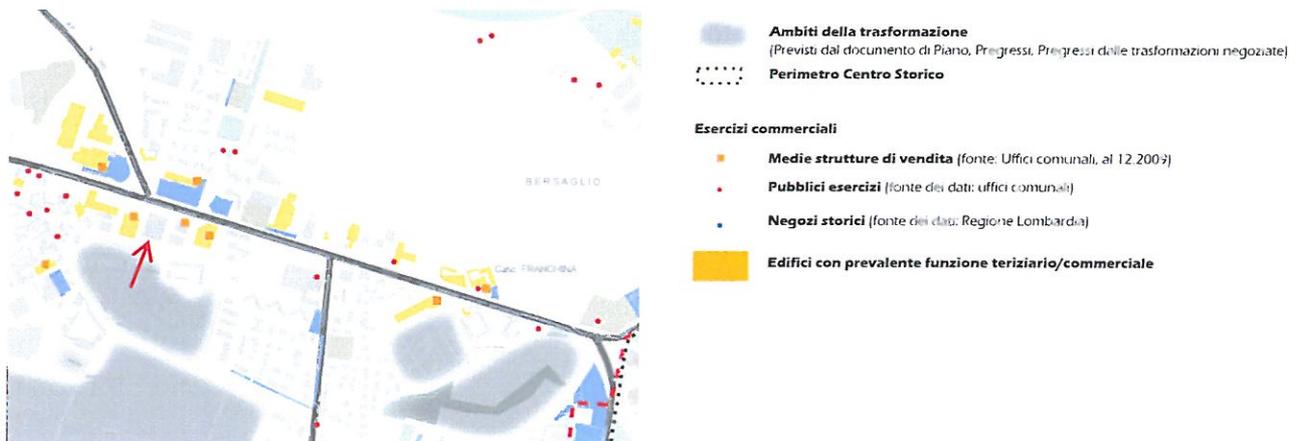


Rispetto a Via Giuseppe Fè, Viale Milano, è uno degli assi urbani principali di scorrimento viabilistico di accesso alla città sul quale si attestano diverse attività produttive e commerciali di medie dimensioni nonché gli ingressi dell'area oggetto di PII.

Come si può osservare nell'immagine sottostante, estrapolata dalla relazione del Documento di Piano del PGT vigente *"Struttura territoriale del commercio"*, lungo Viale Milano si sono insediate attività commerciali di media struttura di vendita in un ambito urbano caratterizzato da densificazione commerciale.



Nell'immagine relativa lo *Scenario Strategico Commerciale*, estrapolata dalla tavola DdP 4.4, viene maggiormente specificato quali sono gli edifici che hanno funzione prevalente terziaria/commerciale; soprattutto nel caso specifico, nell'intorno dell'area di PII.



Strutturalmente Viale Milano è composto da una carreggiata distinta da una corsia per ogni senso di marcia ed in prossimità dell'incrocio con la strada provinciale SP 202 (Lodi-Montanaso), in prossimità dell'area oggetto di PII, diventa doppia corsia di marcia, pur mantenendo il percorso promiscuo ciclopedonale ed all'incrocio semaforizzato con Via Giuseppe Minoia, permette l'attraversamento sull'altro lato del Viale e quindi nell'altro senso di marcia.

Viale Milano è servito da linee di trasporto pubblico urbano ed interurbano, in prossimità dell'ingresso all'area di PII vi è una pensilina d'attesa per l'autobus.

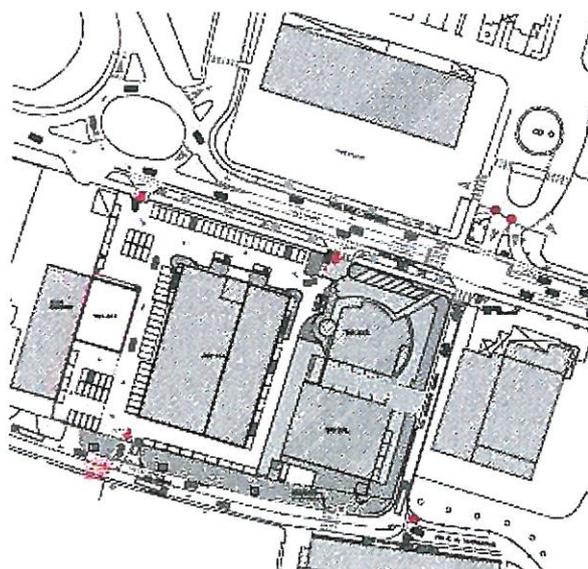
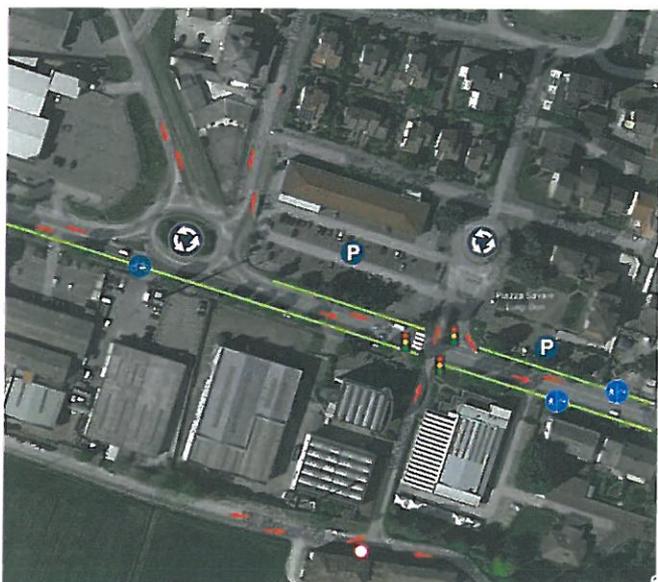


Via Giuseppe Minoia si attea perpendicolarmente a Viale Milano e per mezzo di un incrocio semaforizzato viene regolamentato il flusso veicolare di penetrazione (in senso unico) sul Viale; diversamente Via Giuseppe Fè che è caratterizzata da un'unica carreggiata ma con una corsia a doppio senso di marcia che permette quindi di raggiungere la frazione Torretta/San Gualtiero, con i relativi incroci di immissione su Viale Milano.

Via Giuseppe Minoia e Via Giuseppe Fè sono utilizzate da ciclisti, soprattutto nel periodo estivo, per recarsi al Parco Belgiardino, tant'è che il PGT vigente, nella tavola del PdS 6, riconosce in queste due Vie *percorsi spontanei consolidati significativi*.

A tale riguardo e per maggior sicurezza subito dopo l'incrocio, all'innesto con Via Giuseppe Fè verrà eseguita della segnaletica orizzontale e verticale, segnalando la possibilità di attraversamento della carreggiata da un lato all'altro, dando collegamento e continuità alla pista ciclopedonale esistente.

L'immagine a sinistra sottostante rappresenta uno schema viabilistico e la regolamentazione della viabilità di Viale Milano quale asse principale di accesso all'area oggetto di PII, a conferma di quanto riportato sulla tavola 04.

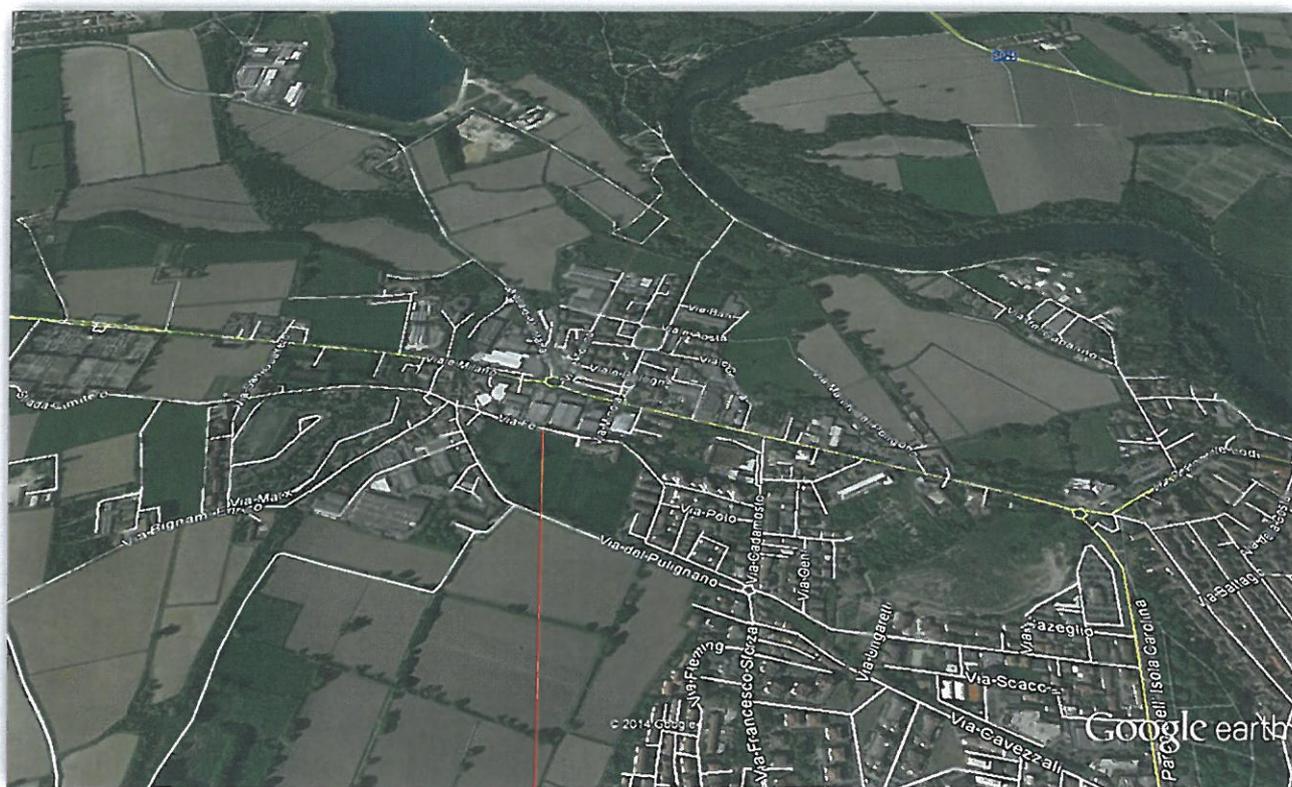


Il traffico lungo Viale Milano è mediamente veloce anche nelle ore di picco.

4 I CONTENUTI DEL P.I.I.

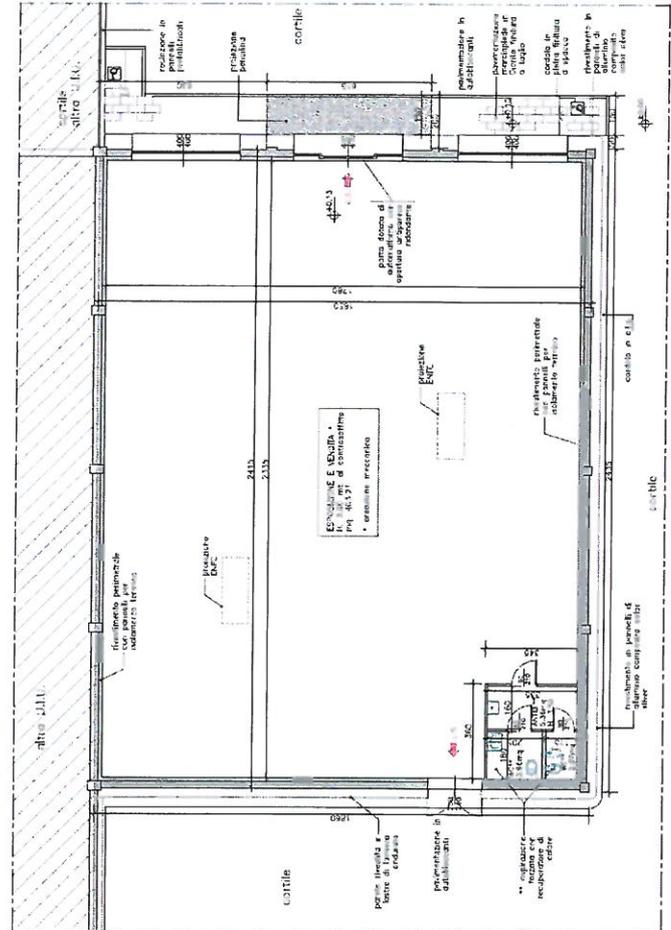
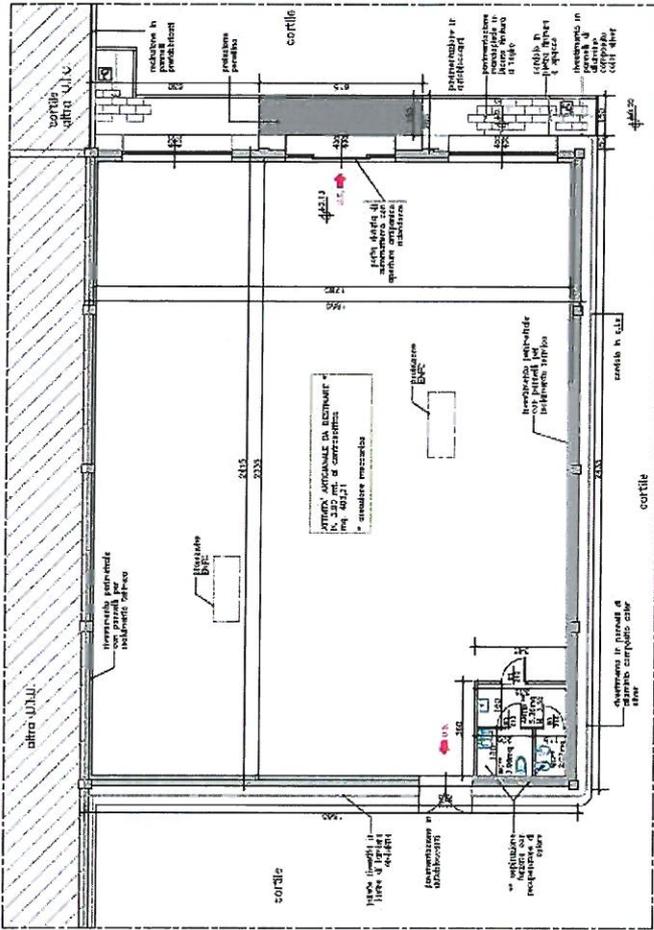
L'area interessata dalla proposta di Programma Integrato di Intervento (PII) in variante al PGT vigente è localizzata in V.le Milano al civico 81.

Il lotto interessato è costituito da un edificio di Sc 450,00 mq., con destinazione artigianale/produttiva, al momento non occupato, e da un'area pertinenziale di 622,00 mq. per un totale di St 1.072,00 mq.



Il progetto si pone di voler modificare l'attuale destinazione urbanistica "produttiva" dell'immobile in attività "commerciale" per avere così più opportunità di recupero ed inserimento dello stesso sul mercato, senza aumentare la sua superficie di copertura, di pavimento che di volumetria .

Si mira quindi all'ottenimento della possibilità di utilizzare la struttura produttiva/artigianale esistente per inserire una media struttura di vendita con Slp di 450,00 mq. e Sv di 405,00 mq., con i relativi locali accessori e servizi igienici, da destinare prettamente ad attività NON ALIMENTARE.



STATO ATTUALE

■ SLP ARTIGIANALE = 450,00 mq

STATO SUPERFICIA

■ SLP COMMERCIALE = 450,00 mq

GRUPPO FUNZIONALE	TIPOLOGIA DISTRIB.	SLP MQ	SV MQ	H	V MC
GF I b	MS2	450,00	405,00	ESISTENTE	ESISTENTE

Lo schema viabilistico rappresentato per lo stato di fatto non varierà; anzi, l'accesso all'area attuale è stato incrementato con l'accorpamento di un altro accesso esistente che quindi consentirà un più veloce ingresso carraio da Viale Milano e l'unica intersezione d'interesse da Via Giuseppe Minoia è regolamentata.

5 VERIFICA DELLE POSSIBILI INTERFERENZE CON GLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE

5.1 Pianificazione regionale

Regione Lombardia promuove e sostiene il razionale sviluppo del settore commerciale secondo il principio della funzionale organizzazione delle aree a servizio del cittadino.

La volontà di mantenere l'esistente e di modificarne solo la destinazione di una parte dell'immobile è una scelta in linea con gli obiettivi di livello regionale legati:

- al disincentivo dell'utilizzo di nuova superficie di vendita ovvero disincentivo al consumo di aree libere minimizzando il consumo di suolo e riqualificazione e recupero di aree compromesse e dismesse in ambiti urbanizzati;
- integrazione dell'attività commerciale con il sistema dei servizi;
- alla localizzazione delle attività commerciali in luoghi serviti da mezzi di trasporto pubblico valorizzando l'accessibilità alle aree commerciali;
- alla vicinanza, a supporto dell'attività, di assi stradali;
- equilibrio tra le diverse tipologie distributive.¹

In linea generale non si riscontrano obiettivi ed interventi contrastanti con la programmazione regionale ed in particolare con il Piano Territoriale Regionale (PTR), la Rete Ecologica Regionale (RER) e con la Rete Natura 2000.

Si segnala la prossimità all'Elemento di primo livello della RER².

¹Atti di indirizzo e coordinamento tecnico della legge regionale 11 marzo 2005, n. 12 Legge per il governo del territorio. *Indirizzi e criteri urbanistici per la pianificazione degli enti locali in materia commerciale.*

²Elaborato grafico.

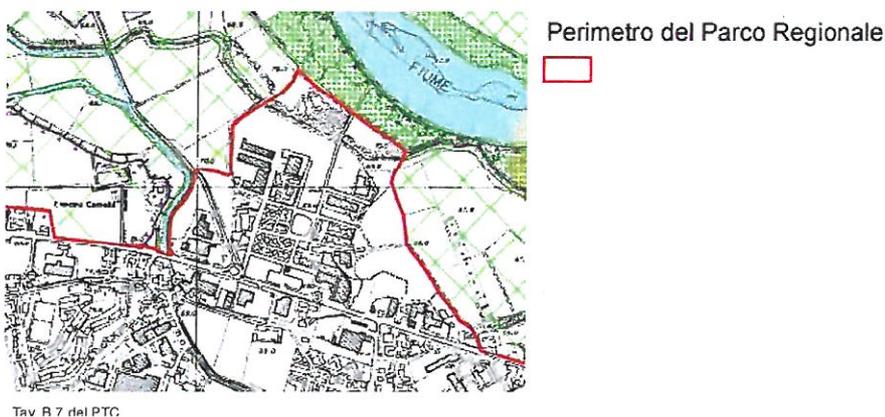
http://www.reti.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=Redazionale_P&childpagename=DG_Reti%2FDetail&cid=1213602021391&pac kedargs=NoSlotForSitePlan%3Dtrue%26menu-to-render%3D1213602060172&pagename=DG_RSSWrapper



La proposta di PII agisce sul territorio ad una scala molto piccola senza interferire con i macro temi ed obiettivi regionali.

5.2 Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Adda Sud

Stesse considerazioni in merito al Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Adda Sud.



Si sottolinea però che la proposta di PII è situata all'interno del Cono panoramico del Ponte dell'Adda che prevede l'obbligo di presentare alla competente Soprintendenza, per la preventiva approvazione, qualsiasi progetto di costruzione, o di trasformazione, che si voglia erigere nella zona.

Essendo la nostra proposta una modifica non strutturale ma di destinazione d'uso funzionale si ritiene che tale obbligo non sia da considerare.

5.3 Pianificazione Provinciale

5.3.1 PTCP vigente

Il PTCP vigente della provincia di Lodi è caratterizzato da quattro Sistemi:

- fisico naturale;
- rurale;

5.4 Pianificazione Comunale

5.4.1 PGT vigente

L'area oggetto di PII è inserita nell'Ambito urbano consolidato così declinato dal PdR "Tessuto per attività produttive interne al tessuto urbano – art. 40".

"Caratteri

Tessuto caratterizzato dalla presenza di manufatti destinati all'attività produttiva, localizzati prevalentemente all'interno del tessuto urbano esistente o ai suoi margini. In questo tessuto il piano orienta le funzioni programmate verso usi artigianali terziari, maggiormente compatibili con l'intorno urbano di riferimento. Con la presentazione di un Programma Integrato di Intervento (PII), (esteso ad un ambito sufficientemente significativo in rapporto alle dimensioni dell'isolato e alle problematiche di compatibilità funzionale), l'Amministrazione Comunale potrà valutare la riconversione funzionale anche verso usi residenziali, sulla base delle necessarie verifiche di impatto ambientale e paesistico.

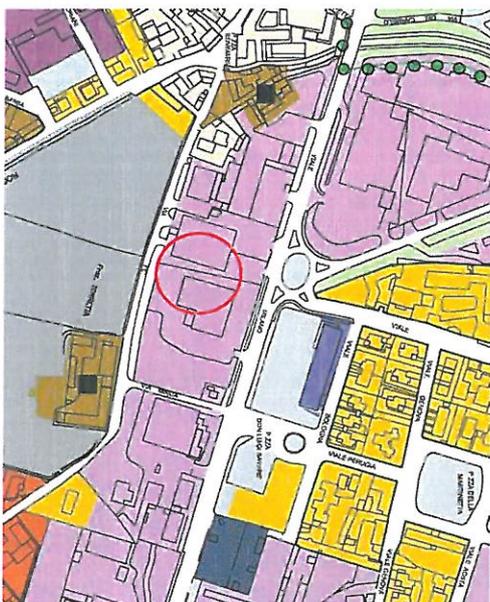
Normativa funzionale (GF non ammessi)

GF I (b, c) (se di nuova realizzazione) GF II GF IV (se immobili di nuova generazione) GF VI

Indici urbanistico – ecologici e parametri edilizi

$I_f = 0,5 \text{ mq/mq}$; nel caso di demolizione e ricostruzione, pari alla S_{lp} esistente se superiore a $I_f = 0,5 \text{ mq/mq}$ $I_p = 15\%$ $D_c = 1/2H$ con minimo di mt. 5,00 $D_e = \text{mt } 10,00$ - $A = 2 \text{ alberi}/100 \text{ mq}$ - $Ar = 4 \text{ arbusti}/100 \text{ mq}$ "

Di seguito un estratto grafico del PdR del PGT del Comune di Lodi.



Ambiti urbani consolidati

-  Tessuto aperto ad edifici isolati su lotto a bassa densità - Art. 32
caratterizzato da prevalente destinazione residenziale a bassa densità, con una lottizzazione basata su edificio singoli (villette mono-bifamiliari) isolati su lotto, di altezza variabile tra 1-3 piani, con una discreta dotazione di verde privato.
-  Tessuto per attività terziarie-commerciali-ricettive - Art. 39
caratterizzato da discontinuità morfologiche e tipologiche derivanti dai diversi utilizzi ed epoche di insediamento, generalmente collocate nelle aree periferiche e a ridosso delle infrastrutture di comunicazione viaria.
-  Tessuto a impianto unitario PEEP - Art. 34
caratterizzato dalla progettazione unitaria dei comparti derivanti da PEEP, che presentano un disegno urbanistico generale omogeneo e autonomo rispetto all'intorno. Gli edifici, a prevalente destinazione residenziale, in linea o aggregati a corte e arretrati rispetto al filo stradale, presentano altezze uguali o superiori a 4 piani fuori terra. La dotazione di verde pertinenziale risulta discreta e mediamente superiore rispetto agli altri tessuti urbani.
-  Tessuto per attività terziarie-commerciali-ricettive - Art. 39
caratterizzato da discontinuità morfologiche e tipologiche derivanti dai diversi utilizzi ed epoche di insediamento, generalmente collocate nelle aree periferiche e a ridosso delle infrastrutture di comunicazione viaria.
-  Tessuto per attività produttive interne al tessuto urbano - Art. 40
caratterizzato dalla presenza di capannoni di piccole-medie dimensioni destinati all'attività produttiva e/o artigianale, insediati nei lotti liberi del tessuto residenziale urbano; la presenza di aree permeabili e verdi si presenta scarsa o inesistente. L'insediamento, generalmente, non risulta direttamente connesso alle principali infrastrutture di trasporto.
-  Impianti di distribuzione del carburante - Art. 24
-  Insediamenti rurali di rilevanza paesistica e relativa pertinenza - Art. 51



Tessuto per attività produttive interne al tessuto urbano - Art. 40

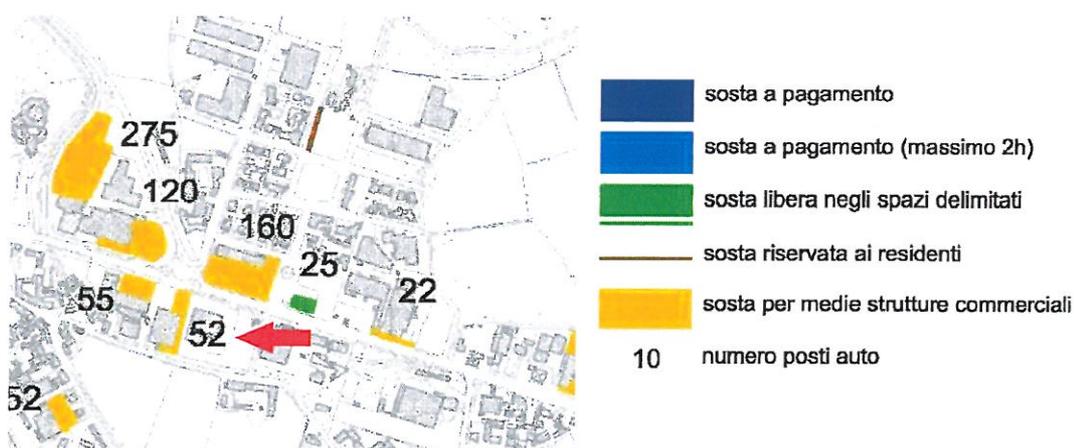
caratterizzato dalla presenza di capannoni di piccole-medie dimensioni destinati all'attività produttiva e/o artigianale, insediati nei lotti liberi del tessuto residenziale urbano; la presenza di aree permeabili e verdi si presenta scarsa o inesistente. L'insediamento, generalmente, non risulta direttamente connesso alle principali infrastrutture di trasporto.

5.4.2 Piano della Mobilità Urbana Piano Generale del Traffico Urbano

Come già indicato nel capitolo relativo all’Inquadramento Territoriale l’area oggetto di PII è prospiciente alla direttrice storica (da PTCP “Rete stradale storica”) denominata Via Emilia, maglia viaria secondaria a livello territoriale (Tav. A del Piano della Mobilità Urbana), sulla quale si riversa un flusso veicolare di ingresso e di uscita dalla città.



Nella classificazione della *rete stradale comunale* acquista valenza primaria.



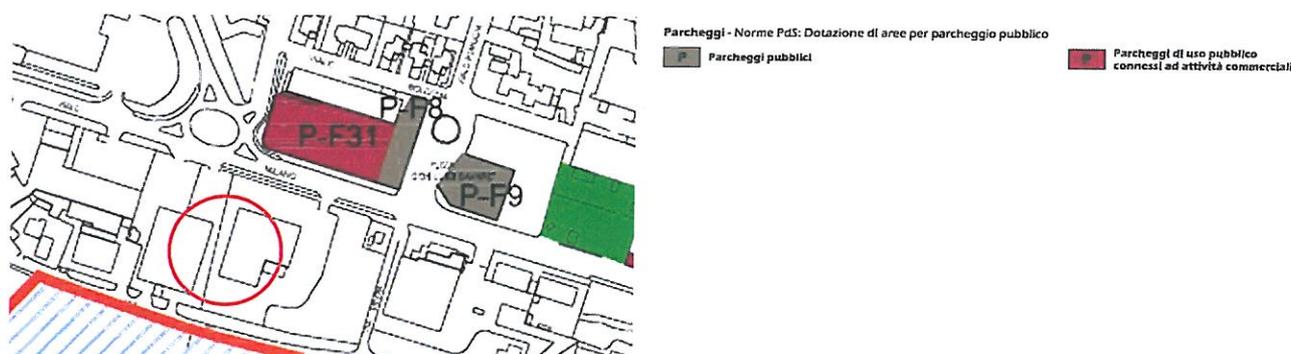
Regolamento della sosta. Situazione esistente. Tav 4_ PUM

Lo stato attuale relativo la sosta, ovvero lo spazio a parcheggio rilevato nella fase analitica del PUM, evidenzia la presenza di diversi parcheggi adibiti alla sosta per medie strutture di vendita commerciali e solo un parcheggio a sosta libera.

Con l’attuazione del PII oggetto della presente si verrebbe a creare uno spazio per la sosta relativo alla media strutture di vendita non alimentare, ovvero un parcheggio ad uso pubblico che però segue gli orari della struttura commerciale.

L’area a parcheggio pubblico con sosta libera non viene recuperata all’interno del PII ma completamente monetizzata.

Si pone l’attenzione sullo Scenario Strategico Commerciale (Tavola DdP 4.4) che, nonostante il recepito da PTCP, evidenzia la presenza di funzioni prevalentemente terziarie/commerciali (medie strutture di vendita) densificate lungo la direttrice Emilia e nello specifico anche in prossimità dell’area oggetto di PII.



Sopra un estratto dal Piano dei Servizi dove si evidenzia lo stato di fatto dei servizi in prossimità dell'area di intervento.

La viabilità generata dalla richiesta di PII non incide sul volume di traffico che già transita lungo la direttrice. Il Piano della Mobilità individua quattro sezioni di indagini in prossimità della direttrice Via Emilia, ovvero conteggi di traffico 2003-2006 ed indagini o/d del 2003 in prossimità del cimitero Maggiore (1), conteggi del 2007 in prossimità dell'intersezione di P.zza Sommariva con Via Giuseppe Fè (20), conteggi di traffico del 2003 in prossimità dell'autolavaggio sulla strada di Montanaso (9) ed indagini o/d e conteggi di traffico del 2003 in prossimità del tribunale di Lodi (8).



Localizzazione delle sezioni di indagini di traffico. Tav. 7a_PUM

I conteggi sono stati effettuati in un giorno feriale (martedì o giovedì) nella fascia di punta del mattino dalle 7.30 alle 9.30. Le indagini o/d a campione sono state effettuate nella stessa fascia oraria.

I flussi rilevati nella sezione 20 che interessano Via Giuseppe Fè sono solo 68 v/h; la maggior criticità in questa sezione è legata alle caratteristiche geometriche della strada in relazione alla tipologia dei veicoli circolanti a fini produttivi e commerciali.

Emerge dalla sezione 1 (tav. 7d del PUM) che il flusso di ingresso alla città è sensibilmente diminuito. Tale risultato può essere imputato alla Tangenziale che ha alleggerito i flussi che circolano sulle strade direttrici di penetrazione, al contrario invece quello di uscita è rimasto pressoché uguale anche se si evidenzia un aumento percentuale vicino al +2%.

Tale dato con segno positivo probabilmente è legato alla densificazione commerciale che negli anni è andata radicandosi e consolidandosi lungo la direttrice Via Emilia.

Rispetto alle rilevazioni del flusso di traffico del 2003 nella sezione 8 si evidenzia un forte flusso in ingresso alla cintura del centro storico (quarto livello 1.337 v/h) al contrario, in uscita dalla cintura, si rileva un flusso

di terzo livello (858 v/h). Se poniamo queste rilevazioni in relazione con il flusso nella sezione 1 del 2007 si può ipotizzare che la sezione 8 abbia subito uno scarico veicolare sia in ingresso che in uscita dalla cintura.

Come già evidenziato nella Relazione Tecnica il traffico complessivo indotto in ingresso ed uscita, calcolato nelle ore di punta delle giornate del venerdì del sabato e domenica³, raggiunge un valore massimo di **57 veicoli (attratti/generati) nel fine settimana**. Si ritiene che tale valore non vada a sovraccaricare l'infrastruttura producendo effetti di congestione; tale considerazione è valevole sia per il traffico leggero che per il traffico pesante già quest'ultimo testato sull'attività produttiva.

Il PUM ha dedicato una sezione del Piano alla qualità dell'aria.

La qualità dell'aria nella Regione Lombardia è costantemente monitorata da una rete fissa di stazioni rispondenti ai criteri del D.Lgs 155/2010.

Secondo la Zonizzazione regionale, definita ai fini della valutazione della qualità dell'aria, Lodi ricade nella zona A "Pianura ad elevata urbanizzazione".

Nella zona A sono compresi anche i seguenti comuni: Boffalora d'Adda, Cornegliano Laudense, Corte Palasio, Lodi Vecchio, Montanaso Lombardo, San Martini in Strada, Tavazzano con Villavesco.

La rete di rilevamento regionale della qualità dell'aria visibile sul sito di ARPA Lombardia evidenzia la presenza di due centraline di rilevazioni fisse nel Comune di Lodi: Viale Vignati e Via Vittime della Violenza.

Ci sono altre centraline fisse installate nella Provincia di Lodi di seguito elencate:

Strumentazione installata nelle centraline fisse

STAZIONI	SO2	PM10*	PM2.5	NO2	CO	O3	BENZENE
Abbadia Cerreto	x	-	-	x	-	x	-
Castiraga	x	-	-	x	-	-	-
Codogno	x	x	-	x	-	-	-
Lodi	x	x	x	x	x	-	x
Melegnano (MI)	x	-	-	x	x	-	-
Montanaso	x	x	-	x	-	x	-
S. Giuliano (MI)	x	-	-	x	x	-	-
S. Rocco al Porto	-	x	-	x	x	-	-
Tavazzano	x	x	-	x	-	-	-

* Pm2.5 è funzionante ma non è attiva la trasmissione on line dei dati (questa sarà disponibile al termine della ristrutturazione attualmente in corso)⁴

In prossimità dell'area oggetto di PII non ci sono stazioni fisse di tipo "Traffico" ovvero dove il livello di inquinamento è influenzato prevalentemente da emissioni da traffico.

Le stazione più prossima sono quella di Montanaso ma è di tipo "Industriale" a circa 2,500 km e quella di Via Vignati di tipo "Traffico" a circa 1,600 km in linea d'aria.

³ DGR del 20 dicembre 2013 – n. X/1193 "Disposizioni attuative finalizzate alla valutazione delle istanze per l'autorizzazione all'apertura o alla modificazione delle grandi strutture di vendita conseguenti alla d.c.r. 12 novembre 2013 n. X/187 'Nuove linee per lo sviluppo delle imprese del settore commerciale"

⁴ http://ita.arpalombardia.it/ITA/dipartimenti/lodi/lo_garia.asp

Stazione di rilevamento

Montanaso



Stazione: Montanaso
 Località: Montanaso Lombardo
 Indirizzo: SP 202
 Inquinanti: NO2 O3 PM10

Gli inquinanti monitorati 03 luglio 2015

I dati riportati sono da considerarsi incerti fino alla loro validazione da parte del competente Centro Regionale per il Monitoraggio della Qualità dell'Aria. I valori limite di PM2.5 e benzene fanno riferimento ad un periodo medio di valutazione annuale.

PM10	29 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media giornaliera	Valore limite 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
NO2 Biossido di Azoto	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ massimo giornaliero	Valore limite 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Soglia di allarme 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
O3 Ozono	184 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ massimo giornaliero	Soglia di informazione 180 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Soglia di allarme 240 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Consulta l'informazione

Stazione di rilevamento

Lodi via Vignati



Stazione: Lodi via Vignati
 Località: Lodi
 Indirizzo: viale Vignati
 Inquinanti: Benzene CO NO1 PM10 PM2.5 SO2

Gli inquinanti monitorati 03 luglio 2015

I dati riportati sono da considerarsi incerti fino alla loro validazione da parte del competente Centro Regionale per il Monitoraggio della Qualità dell'Aria. I valori limite di PM2.5 e benzene fanno riferimento ad un periodo medio di valutazione annuale.

PM10	n.d. media giornaliera	Valore limite 50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM2.5	n.d. media giornaliera	
NO2 Biossido di Azoto	37 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ massimo giornaliero	Valore limite 200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Soglia di allarme 400 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
SO2 Biossido di Zolfo	<5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media giornaliera	Valore limite 125 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Soglia di allarme 500 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
CO Monossido di Carbonio	0.6 mg/m^3 max media mobile 8h giornaliera	Valore limite 10 mg/m^3
Benzene Benzene	<1.0 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ media giornaliera	

Secondo quanto richiamato nel Rapporto Ambientale della VAS del PGT di Lodi la qualità dell'aria è l'unica emergenza ambientale. Il pericolo è dettato dalla situazione critica e cronica di due inquinanti: PM₁₀ e Ozono.

Anche l'analisi del 2013 di ARPA ha evidenziato che l'ozono ed il particolato fine sono emergenze ambientali; il superamento del limite consentito testimonia l'emergenza. Tale condizione si evince dalle immagini sottostanti.⁵

Concentrazioni medie annue del PM10 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ nelle stazioni dei capoluoghi lombardi

Anno	Milano		Monza		Como	Bergamo		Brescia		Lodi		Varese	
	Juvare Pascal	Verziere	Senato	Machiavelli	Parco	Como	Meucci	Garibaldi	Brotto	Villaggio Sereno	Vignati	S.Alberto	Copelli
2002	58	59				44	50		51		50		
2003	53	53				44	54		51		52		
2004	51	50				40	48		50		55		29
2005	55	50				45	45		49		59		38
2006	56	52		53		46	45		50	55	59		34
2007	52	50		51		41	45		42	49	50		31
2008	45	42	46	42		37	40		38	45	45		23
2009	46	44	45	45		35	36	37	40	42	42	52	28
2010	37	41	41	40		31	34	37	39	40	35	35	31
2011	47	50	50	47		35	39	41	42	45	42	38	35
2012	45	42	45	42		32	35	44	41	40	40	35	32
2013	50	35	38	38	39	28	29	35	35	39	38	32	28
2014	36	35	34	35	34	25	26	32	30	35	35	37	25

Numero di giorni con media giornaliera superiore a $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ del PM10 nelle stazioni dei capoluoghi lombardi

Anno	Milano		Monza		Como	Bergamo		Brescia		Lodi		Varese	
	Juvare Pascal	Verziere	Senato	Machiavelli	Parco	Como	Meucci	Garibaldi	BS Brotto	Villaggio Sereno	Vignati	S.Alberto	Copelli
2002	165	150				99	125		101		125		
2003	149	151				102	112		118		137		
2004	130	135				92	127		138		124		19
2005	152	144				122	111		135		168		78
2006	149	139		145		102	90		123	146	162		56
2007	132	125		130		94	110		94	125	156		56
2008	104	78	111	89		75	75		77	97	91		21
2009	106	105	104	106		67	61	72	92	102	94	45	46
2010	77	85	85	92		42	38	72	89	89	74	57	45
2011	122	132	131	121		76	86	99	105	115	96	90	69
2012	107	94	97	96		58	65	98	94	106	98	61	56
2013	80	67	81	76	68	52	50	69	71	83	72	56	42
2014	68	55	61	55	69	27	34	56	44	50	64	71	27

5.4.3 Piano di zonizzazione acustica

Il Piano di zonizzazione acustica del Comune di Lodi è stato approvato con delibera del C.C nel 2011.

La prioritaria finalità del Piano è quella di tutelare il cittadino rispetto a fenomeni di inquinamento acustico stabilendo i limiti massimi di esposizione al rumore in ambienti abitativi e nell'ambiente esterno.

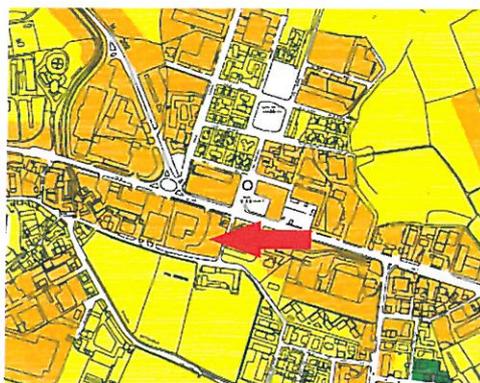
La Tavola A del Piano di Zonizzazione Acustica del territorio comunale identifica l'area oggetto di PII nella IV Classe "Area di intensa attività umana" ovvero ⁶

⁵

<http://www2.arpalombardia.it/sites/QAria/layouts/15/QAria/Inquinanti.aspx?page=PM10PM25&title=PM10%20e%20PM2.5>

⁶ Regione Lombardia Deliberazione 12 Luglio 2002, n. VII/9776 (BurL 15 Luglio 2002 n. 29)

"Rientrano in questa classe le aree urbane interessate da intenso traffico veicolare, con alta densità di popolazione, con elevata presenza di attività commerciali e uffici, con presenza di attività artigianali; le aree in prossimità di strade di grande comunicazione e di linee ferroviarie; le aree portuali; le aree con limitata presenza di piccole industrie. "

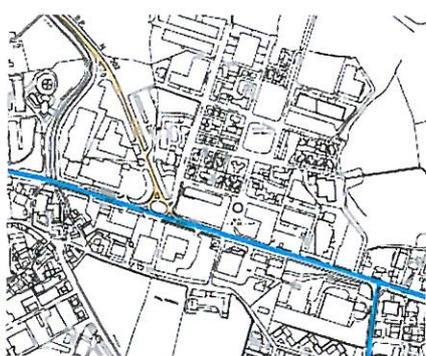


Legenda

Classi e limiti assoluti di immissione		Limiti diurni (06:00-22:00)	Limiti notturni (22:00-06:00)
Classo I Aree particolarmente protette		50 dB (A)	40 dB (A)
Classo II Aree prevalentemente residenziali		55 dB (A)	45 dB (A)
Classo III Aree di tipo misto		60 dB (A)	50 dB (A)
Classo IV Aree di intensa attività umana		65 dB (A)	55 dB (A)
Classo V Aree prevalentemente industriali		70 dB (A)	60 dB (A)
Classo VI Aree esclusivamente industriali		70 dB (A)	70 dB (A)

La Tavola C "Classificazione infrastrutturale stradali e ferroviarie" identifica la direttrice Viale Milano come infrastruttura di scorrimento di tipo D.

Limiti acustici e fasce di pertinenza delle strade esistenti e assimilabili



TIPO DI STRADA	SOTTOTIPI A FINI ACUSTICI	AMPIEZZA FASCIA DI PERTINENZA ACUSTICA (m.)	LIMITI (Leq - dB(A))			
			Scuole*, ospedali, case di cura e di riposo		Altri ricettori	
			diurno	notturno	diurno	notturno
A Autostrada		100 (fascia A)			70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
B Extraurb. principale		100 (fascia A)			70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
C Extraurb. secondaria	Ca a carreggiate separate	100 (fascia A)			70	60
		150 (fascia B)	50	40	65	55
	Cb tutte le altre strade extraurb.	100 (fascia A)			70	60
		50 (fascia B)	50	40	65	55
D Urbana di scorrimento	Da a carreggiate separate e interquartiere	100			70	60
		100	50	40	65	55
	Db tutte le altre strade urbane di scorrimento	100	50	40	65	55
E Urbana di quartiere		30	50	40	60	50
F Urbana di quartiere		30	50	40	60	50

È evidente che allo stato di fatto, ovvero con l'area oggetto di PII inutilizzata e con destinazione funzionale commerciale/produttiva, l'unica principale fonte di rumore presente nell'Ambito di PII è quella generata dal traffico veicolare. Nello stato di progetto, quindi con destinazione d'uso commerciale non alimentare, non si vanno a generare nuove fonti di rumore rispetto alla situazione attuale: l'impatto acustico generato dal flusso veicolare indotto non comporterà alterazioni rispetto allo stato di fatto.

Azioni di mitigazione del principale inquinante acustico sono suggerite dal PUM con l'introduzione di "Isole ambientali"; questi strumenti mirano al recupero della vivibilità degli spazi urbani al fine della riduzione del volume di traffico e della velocità veicolare (si veda anche Il Rapporto Ambientale del Documento di Piano del PGT di Lodi "Principali Obiettivi del Documento di Piano" Sistema Infrastrutturale)

Non a caso il PUM ha previsto interventi di questo tipo nella zona Torretta dove c'è una commistione fra ambiti produttivi (prevalentemente commerciali) e residenziali.

Lo stesso Piano di Risanamento acustico ha identificato Viale Milano quale infrastruttura parte di un sistema che genera criticità. Il Piano non ha seguito misurazioni lungo la direttrice e non sono stati riconosciuti ricettori sensibili in prossimità dell'area oggetto di PII, i ricettori più prossimi sono la Scuola Elementare e Statale in Via della Calca che distano in linea d'aria circa 650 mt.

6 Prima Sintesi

Dall'analisi fino a qui fatta sugli strumenti pianificatori di livello sovracomunale e comunale emerge che:

- non si riscontrano obiettivi ed interventi contrastanti con la programmazione regionale ed in particolare con il Piano Territoriale Regionale (PTR) e la Rete Ecologica Regionale (RER);
- non si riscontrano obiettivi ed interventi contrastanti con il Piano Territoriale di Coordinamento del Parco Adda Sud
- non si introducono elementi di incompatibilità vs i Sistemi strutturanti il PTCP;
- non si riscontrano nelle vicinanze siti della Rete Natura 2000 (SIC E ZPS)
- non si prevedono effetti gravosi impattanti sul volume di traffico, sulla qualità dell'aria e sull'aumento del peso insediativo (anche se il cambio di destinazione d'uso funzionale è considerato rilevante perché si passa da una funzione all'altra);
- non si riscontra la vicinanza di linee di elettrodotti e/o sistemi fissi di radio base e radiotelevisivi.

	PII IN VARIANTE AL PdR
BREVE DESCRIZIONE	Variante al PdR. Cambio di destinazione d'uso da produttivo/commerciale a commerciale. Si mantiene la struttura esistente senza modificare la sagoma esterna dell'edificio.
FATTORI DI INTERESSE AMBIENTALE PRESENTI	Vicinanza al Parco Adda Sud. L'area è collocata all'interno del Cono panoramico del Ponte dell'Adda.
VINCOLI AMBIENTALI ED URBABISTICI	Prossimità all'area esondabile a rischio elevato e vicinanza al limite esterno della Fascia C del PAI. Falda mediamente elevata (< 1,5m)
EFFETTI ATTESI	Consolidamento della vocazione commerciale lungo la direttrice Emilia. Riqualificazione dell'area inutilizzata. Impiego delle monetizzazione a favore di servizi con ricadute nell'ambito.
INTERAZIONI POTENZIALI CON CRITICITA' DI FATTO	Nessuna

7 VALUTAZIONE DELLA MATRICE AMBIENTALE E TERRITORIALE

Si passa a definire nel dettaglio le potenziali ricadute ambientali, predisposte in conformità alle indicazioni contenute nel "Allegato II – Criteri per la determinazione dei possibili effetti significativi di cui all'art. 3 della Direttiva 2001/42/CE" di cui alla citata DCRL n. VIII/351/2007

L'analisi della varie componenti saranno valutate secondo i seguenti parametri:

- impatto nullo o non significativo: se l'azione della variante non genera alcun impatto sulla componente esaminata, oppure origina ricadute non rilevabili in misura significativa;
- impatto presente ma mitigabile: se l'azione della variante genera impatti teoricamente negativi che possono, però, essere ridotti o annullati attraverso l'adozione di specifiche azioni di mitigazione;
- impatto negativo: se l'azione della variante genera criticità o svantaggi non mitigabili;
- impatto positivo: se l'azione della variante produce effetti positivi in rapporto alla componente esaminata.

7.1 Acque superficiali e sotterranee

La variante non introduce cambiamenti che interferiscono sul reticolo idrico minore di competenza comunale presente in prossimità dell'area oggetto di PII (Roggia Valentina tombinata che lambisce l'area oggetto di PII lungo Via Giuseppe Fè, Roggia Gissara e Roggia Gaetana).

L'impatto può considerarsi non significativo

7.2 Flora, fauna e rete ecologica

La variante non determina consumo di suolo, non è interessata da aree SIC e ZPS, da aree RER e corridoi regionali, non prevede nuove edificazioni in aree sensibili o paesaggisticamente sensibili.

L'impatto può considerarsi non significativo

7.3 Rumore

La variante non introduce attività incompatibili con la Classe IV del Piano di Zonizzazione Acustica sopra citata.

Il rumore prodotto dal flusso veicolare derivante dalla nuova destinazione commerciale non modificherà lo scenario già valutato ed approvato con la destinazione produttiva.

La destinazione produttiva, prima della dismissione, trattava:

- rifornimento alimentare per la fornitura di Distributori automatici di caffè, snack e bibite;
- attività di manutenzione dei mezzi distributori;
- uffici.

L'impatto può considerarsi non significativo.

7.4 Aria

Sono ritenute negative le azioni che incrementano le fonti di inquinamento e che quindi aumentano l'esposizione della popolazione alle stesse.

Come già accennato l'aumento del peso insediativo è limitato pertanto ne consegue che l'aumento del flusso veicolare non introduce variazioni sostanziali sulla qualità dell'aria rispetto lo stato di fatto.

L'impatto può considerarsi non significativo.

7.5 Suolo

Considerando la relativa vicinanza al Fiume Adda, la *permeabilità alta del suolo* e la fattibilità geologica con *consistenti limitazioni* la variante oggetto della presente relazione non comporta consumo di suolo perché si riusa la struttura edilizia esistente, non prevede la realizzazione di locali interrati/seminterrati, non prevede nessun impatto sulla falda dettato da scarti di lavorazione perché non presenti, non prevede dispersioni meteoriche e le acque nere sono convogliate nel ciclo fognario esistente.

L'impatto può considerarsi non significativo.

7.6 Consumo di suolo

Non si prevede consumo di suolo.

L'impatto può considerarsi non significativo.

7.7 Mobilità

Il sistema della mobilità legata all'ambito di variante è complesso e ben strutturato.

L'accessibilità all'area è data da mezzi privati, mezzi di trasporto pubblico urbani ed interurbani e dalla possibilità di raggiungere il sito attraverso percorsi ciclo-pedonali.

Per le ragioni che si sono già dette precedentemente relative al flusso veicolare indotto ed al peso insediativo non si ritiene che la variante influenzi il sistema della mobilità di fatto.

Il Piano dei Servizi prevede un adeguamento legato alla frequenza della linea 1 Olmo-S.Grato al fine di integrare le frazioni rispetto alla fruibilità dei servizi del centro urbano. Ne consegue un aumento di corse urbane e quindi di accessibilità, che si ripercuote positivamente sulle attività adiacenti al percorso della linea 1. È inoltre prevista una nuova Linea 7 Massena-Ospedale-Via Milano.

L'impatto può considerarsi non significativo.

7.8 Paesaggio

La variante non introduce modifiche strutturali ed estetiche rispetto allo stato di fatto che possano influenzare il paesaggio.

Il cambio di destinazione d'uso consente di riutilizzare un edificio il cui stato attuale è in disuso.

L'impatto può considerarsi positivo.

7.9 Economia locale

L'effetto indotto di carattere occupazionale che la variante produce sul territorio locale è da considerarsi positiva e migliorativa del sistema economico locale senza conseguenze negative sul sistema territoriale locale.

L'impatto può considerarsi positivo.

7.10 Sistema dei servizi

La dotazione di servizi esistenti e programmati che interessano il territorio locale è un importante fattore che determina la qualità della vita. Il cambio di destinazione d'uso NON crea nuova dotazione di servizi pubblici (in questo caso parcheggi pubblici) perché è stata concessa la monetizzazione degli stessi.

Rispetto allo stato di fatto NON si determina una ipotesi peggiorativa legata alla dotazione di servizi, il PdS NON PREVEDE nuovi parcheggi pubblici nell'Ambito di variante e la dotazione in termini quantitativi *"..soddisfa i parametri prescritti per le attività commerciali di medie dimensioni e per le aree industriali."*⁷

L'impatto può considerarsi non significativo.

COMPONENTI DEL SISTEMA TERRITORIALE	AZIONI DELLA TRASFORMAZIONE
Acque superficiali e sotterranee	NS
Flora, fauna e rete ecologica	NS
Rumore	NS
Aria	NS
Suolo	NS
Consumo di suolo	NS
Mobilità	NS
Paesaggio	P
Economia locale	P
Sistema dei servizi	NS

P: IMPATTO POSITIVO

N:NEGATIVO

NS: IMPATTO NULLO O NON SIGNIFICATIVO

NM:IMPATTO NEGATIVO MITIGABILE

Sulla base delle informazioni acquisite dalla pianificazione sovracomunale, locale e dalla pianificazione settoriale si ritiene di poter affermare che in linea generale l'impatto generato della variante del PdR per mezzo di PII sia da considerarsi non significativo.

⁷ Piano dei Servizi di Lodi. Relazione

